IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 159)
z dnia 13 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 159)

13 stycznia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji oraz posła **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Wilkowicz** p.o. wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Wild** prezes Zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Sławomir Kamiński** pełnomocnik wójta gminy Jaktorów wraz ze współpracownikami, **Mariusz Stefański** oraz **Tadeusz Szymańczak** przedstawiciele organizacji StopCPK.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego, stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o zabranie głosu.

P.o. wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli Michał Wilkowicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Michał Wilkowicz pełniący obowiązki wicedyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji, czyli departamentu, który tę kontrolę prowadził.

Mamy przyjemność przedstawić informację o wynikach kontroli budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego za pomocą prezentacji. Dla ułatwienia i takiego wizualnego przedstawienia podstawowych ustaleń będziemy korzystać z prezentacji, a ja będę starał się w miarę syntetycznie przedstawić ustalenia naszej kontroli.

Powodem podjęcia kontroli było przede wszystkim to, że jest to jedna z największych, jeśli nie największa inwestycja infrastrukturalna w Polsce obecnie realizowana ze środków publicznych, z udziałem środków publicznych. Także powodem podjęcia tej kontroli było to, iż występowały dość liczne kontrowersje co do zasadności realizacji, co do zakresu, co do koncepcji były odmienne poglądy zwolenników wskazujących, że dzięki budowie nowego lotniska gospodarka Polski zyska impuls rozwojowy. Z kolei przeciwnicy podnosili, że jest to niepotrzebny wydatek rzędu kilkudziesięciu miliardów złotych, a zapotrzebowanie na zwiększający się lotniczy ruch pasażerski można w inny sposób zaspokoić.

Zakres naszej kontroli, jeśli chodzi o jej przedmiot, skupiał się głównie na odpowiedzi na pytanie, czy stan przygotowania do budowy lotniska jest zgodny z założeniami. W szczególności badaliśmy, czy przyjęta koncepcja budowy CPK była zgodna z przyjętymi celami polityki i strategii rządowej, a także czy zaawansowanie inwestycji jest zgodne z założeniami.

Punktem wyjścia, takim dokumentem formalnie rozpoczynającym cały proces budowy tego przedsięwzięcia, była uchwała Rady Ministrów z 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Pozwolę sobie w dalszej części używać określenia koncepcja CPK, to będzie właśnie nazwa tego dokumentu, do którego odwoływaliśmy się jako punktu odniesienia w naszej kontroli. Badania kontrolne przeprowadziliśmy w trzech jednostkach, czyli tych, które wypełniały kluczowe role w procesie inwestycyjnym, a właściwie także przygotowawczym: Ministerstwo Infrastruktury, Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Państwowe Port Lotniczy.

Jeśli chodzi o ustalenia naszej kontroli, to pozwolę sobie rozpocząć od koncepcji CPK. Był to dokument przedstawiający diagnozę społeczno-gospodarczą oraz weryfikujący i aktualizujący wcześniej przygotowaną przez administrację rządową analizę, albowiem już co najmniej od roku 2010 były prowadzone różne prace przygotowawcze, analityczne, rozpoznawcze służące wypracowaniu koncepcji – czy, a jeśli tak, to jak budować nowe centralne lotnisko dla Polski.

W koncepcji CPK nie przedstawiono jednak pełnego uzasadnienia biznesowego, w tym m.in. nie było tam harmonogramu związanego z powstawaniem kosztów i korzyści, wyliczeń finansowych spodziewanych korzyści, nie było oszacowania korzyści utraconych. Należy zauważyć, że obowiązująca wówczas strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. wymagała, by podjęcie ostatecznej decyzji o budowie nowego lotniska centralnego było uzależnione m.in. od uzasadnienia ekonomicznego. Właśnie takiego uzasadnienia ekonomicznego, pełnego, rzetelnego – według nas – w koncepcji CPK zabrakło.

Naszym zdaniem, dużą wadą tej koncepcji CPK był ogólnikowy i nierealistycznie przedstawiony harmonogram realizacji całego programu CPK. Wskazano w koncepcji terminy niemożliwe do dotrzymania. Przykładowo zakładano wejście w życie specustawy, na podstawie której miała być realizowana inwestycja, do końca 2017 r., a przypominam, że uchwała Rady Ministrów była z 7 listopada, czyli tak naprawdę w ciągu niespełna dwóch miesięcy należało przeprowadzić cały proces legislacyjny ustawy. Z kolei opracowanie programu wieloletniego miało nastąpić w pięć miesięcy od przyjęcia koncepcji, a w międzyczasie jeszcze był taki plan, że najpierw powstanie spółka celowa i ta spółka celowa dopiero zajmie się na podstawie specustawy przygotowaniem programu wieloletniego. Tak więc jakby od samego początku było w zasadzie niemożliwe dotrzymanie tego przyjętego w koncepcji harmonogramu. Harmonogram nie uwzględniał także rezerw na wypadek zdarzeń niepożądanych typu odwołania w ramach procedur przetargowych, nie uwzględniano wydłużonego okresu oczekiwania na uzyskanie niezbędnych pozwoleń. Czyli tak jakby z punktu widzenia zarządzania projektami zabrakło tego elementu określenia ścieżek krytycznych, które pozwoliłyby pokazać, jakie są niezbędne realistyczne terminy dla realizacji całej koncepcji.

Zasadniczo należy stwierdzić, że koncepcja CPK była zgodna z kierunkami polityki transportowej państwa. W związku z tym po uchwaleniu przez Radę Ministrów koncepcji zostały podjęte działania w celu uwzględnienia tego przedsięwzięcia w innych strategicznych dokumentach. Na etapie naszej kontroli w niektórych dokumentach takich jak strategia rozwoju transportu zostało to już uwzględnione w 2019 r., w innych dokumentach strategicznych były prowadzone prace zmierzające do tego, żeby uwzględnić w nich te założenia, które są w koncepcji CPK.

Spółkę celową powołano na podstawie ustawy o CPK do realizacji koncepcji, wyposażono w środki finansowe w wysokości 310 mln zł, co pozwoliło na funkcjonowanie i realizację zadań określonych w przyjętej specustawie. Środki na finansowanie realizacji tych zadań spółki do końca 2023 r. zostały następnie określone w programie wieloletnim na poziomie niewiele powyżej 9 mld zł. Będą one pochodziły z emisji skarbowych papie-

rów wartościowych i zostaną wniesione przez Skarb Państwa na podwyższenie kapitału zakładowego spółki.

Jeśli chodzi o sposób realizacji koncepcji CPK, to z naszej strony można wskazać pewne wady w realizacji. Nie został opracowany budżet finansowy dla całego programu CPK, który wskazywałby źródła finansowania niezbędnych do realizacji wszystkich przedsięwzięć w całym okresie inwestycyjnym, a więc do końca inwestycji, z terminem 2027 r.

Program wieloletni dotyczył jedynie lat 2020–2023. Dotychczas wszystkie realizowane zadania miały zabezpieczone środki finansowe. Podobnie w perspektywie do 2023 r. zapewnione są środki na realizację etapu przygotowawczego. Natomiast od 2023 r. są pewne założenia, planowane jest długoterminowe finansowanie dłużne, ale wymaga to precyzyjnego określenia potrzeb inwestycji oraz wynegocjowania warunków tego rodzaju finansowania. Czyli tutaj, naszym zdaniem, jest pewien element ryzyka związany z nieokreśleniem, nieustaleniem finansowania na cały zakres inwestycji i na cały okres inwestycji programu CPK.

Drugą wadą, którą chcielibyśmy wskazać, to są opóźnienia w realizacji CPK. Przy czym, jak mówiłem, są one wynikiem nierzetelnego planowania tego etapu przygotowawczego w koncepcji CPK. W efekcie poszczególne zadania zostały zrealizowane później w stosunku do przyjętych założeń. Prace nad projektem programu wieloletniego zostały zainicjowane, jak powiedziałem, dopiero po powołaniu spółki, która niezwłocznie po jej utworzeniu takie działania podjęła. Jednak konsultowanie oraz zmiany projektu spowodowane zastrzeżeniami i uwagami Ministerstwa Finansów, Centrum Analiz Strategicznych trwały do października 2020 r. i dokument ten został przyjęty 28 października 2020 r.

Z kolei dokumentem wykonawczym do programu wieloletniego, zgodnie z ustawą o CPK ma być tzw. dokument wdrażający, który ma zawierać w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych przedsięwzięć. Dokument ten nie został jednak przyjęty do zakończenia kontroli NIK. Natomiast z naszej wiedzy ogólnie dostępnej wynika, że do tej pory nadal tego dokumentu wdrażającego nie ma.

W związku z przedłużającymi się pracami nad programem wieloletnim opóźniły się także prace nad innymi dokumentami organizującymi proces inwestycyjny. W szczególności mam tu na myśli, zasady zarządzania w rozumieniu art. 20 ustawy o CPK. Zasady te zostały ostatecznie przyjęte we wrześniu 2020 r. Przed ich zaakceptowaniem spółka wykonała w oparciu o przyjęte w spółce zasady zarządzania zadania, posiłkując się własnymi wewnętrznymi regulacjami, które zresztą były dość podobne do później przyjętych zasad zarządzania już w rozumieniu ustawy o CPK.

Jeśli chodzi o zaawansowanie programu CPK, to spółka przygotowała biznesplan portu lotniczego wraz z urządzeniami towarzyszącymi, z uwzględnieniem charakterystyki przedstawionej w koncepcji CPK. W tym dokumencie nakłady inwestycyjne, bez węzła kolejowego, infrastruktury, kontroli lotów i infrastruktury paliwowej, zostały oszacowane na kwotę 31,5 mld zł. Za wartości krytyczne dla opłacalności komponentu lotniczego uznano ruch na poziomie 24,3 mln pasażerów rocznie w 2030 r. oraz nakłady inwestycyjne nominalnie nieprzekraczające kwoty 46 mld zł.

Jeżeli chodzi o zadania związane z przygotowaniem budowy CPK, wykonane do zakończenia naszej kontroli, to spółka podpisała umowę na doradztwo strategiczne oraz podjęła działania w celu wyboru wykonawcy tzw. master planu. Ponieważ nie było kompleksowego studium wykonalności, to z samej kontroli wynika, że ten dokument master plan miał zawierać elementy charakterystyczne właśnie dla takiego dokumentu jak studium wykonalności. Jednak ten dokument miał zawierać m.in. plan budowy lotniska, dokumentację przedprojektową, rekomendację zapotrzebowania na grunty. Ze względu na procedurę odwoławczą, do zakończenia naszej kontroli nie został wybrany wykonawca, natomiast z informacji na stronie internetowej spółki wynika, że to nastąpiło już później, po zakończeniu przez nas kontroli. Z tego co nam wiadomo, to chyba – znaczy na pewno – umowy do tej pory jeszcze nie zostały zrealizowane prace przez wykonawcę, bo wiadomo, że to troszeczkę potrwa.

Kolejnym zadaniem, które było przedmiotem prac spółki, to utworzenie podprogramu nieruchomości zgodnie z zasadami, z regułami określonymi w zasadach zarządzania. Jednak do zakończenia przez nas czynności kontrolnych spółka nie posiadała wykazu

działek zlokalizowanych na obszarze niezbędnym do budowy lotniska, te procedury jeszcze trwały.

W czerwcu 2020 r. zarząd spółki zatwierdził z kolei plan inwestycyjny komponentu kolejowego CPK do roku 2034, który stanowił podstawę ustalania terminów realizacji projektów kolejowych określonych w programie wieloletnim. Do zakończenia kontroli w spółce nie został utworzony podprogram odpowiadający komponentowi drogowemu, a z naszych ustaleń wynika, że wszystkie inwestycje dotyczące sieci drogowej związanej z budową CPK są realizowane przez GDDKiA. Działania spółki dotyczące tych inwestycji drogowych skupiały się na uzgodnieniach z GDDKiA oraz na wymianie informacji o dwóch realizowanych inwestycjach potrzebnych do funkcjonowania przyszłego portu, to jest poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ, węzeł Konotopa oraz budowa drogi ekspresowej S10 wraz z budową obwodnicy aglomeracji warszawskiej.

Kolejnym obszarem zadań były zadania realizowane przez Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze – pozwolę sobie używać nazwy PPL. Przedsiębiorstwo to zrealizowało zadania powierzone w trybie art. 23 ustawy o PPL i współpracowało ze spółką na rzecz realizacji koncepcji CPK. Rozpoczęto dostosowanie Lotniska Chopina oraz lotniska Radom, zakupionego przez porty lotnicze do uwarunkowań, wynikających z koncepcji CPK. Przedsiębiorstwo uwzględniło w planach działalności ograniczoną perspektywę czasową funkcjonowania Lotniska Chopina oraz parametry finansowe m.in. inwestycje dla tego portu lotniczego oraz dla lotniska Radom. W sumie zrezygnowano z inwestycji na kwotę 1,2 mld zł, które z punktu widzenia wygaszania, mówiąc kolokwialnie, działalności lotniska Chopina były w tamtym momencie nieuzasadnione. Natomiast nie została zaktualizowana strategia przedsiębiorstwa, ani plan generalny Lotniska Chopina, co było spowodowane brakiem decyzji właścicielskich odnośnie zakresu działania lotniska po uruchomieniu CPK.

Jeśli chodzi o koszty, dotychczasowe nakłady na budowę, to w związku z realizacją działań wskazanych w koncepcji CPK wydatkowano do zakończenia przez nas kontroli 95,6 mln zł, na co składały się przede wszystkim wydatki spółki, w tym nakłady inwestycyjne w wysokości blisko 85 mln zł. Mieściły się one w ramach corocznych planów finansowych, a w zbadanej próbie wydatków nie stwierdzono nieprawidłowości. Koszty obsługi pełnomocnika rządu do spraw CPK wyniosły 4,3 mln zł, co stanowiło mniej więcej 2/3 limitu wyznaczonego w ustawie o CPK na ten okres, na tego rodzaju koszty. Z kolei wydatki poniesione przez Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze na analizy dotyczące CPK, to był koszt około 6,5 mln zł. Natomiast pośrednimi wydatkami, można powiedzieć, związanymi z programem CPK, była kwota przeznaczona przez Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze na zakup lotniska w Radomiu 12,7 mln zł oraz nakłady na inwestycje na tym lotnisku – jest to kwota około 194 mln zł.

Jeśli chodzi o kwestię kosztów, chciałbym jeszcze powiedzieć o jednej kwestii. Zasadniczo nie stwierdziliśmy nieprawidłowości w wydatkowaniu środków. Natomiast w spółce CPK zauważyliśmy, iż planowała ona zwiększyć zatrudnienie do końca 2021 r. z 255 pracowników do 587 osób, z czego w komponencie lotniskowym miał to być wzrost o 91 osób zatrudnionych, w komponencie kolejowym o 74, w komponencie nieruchomości 35 – to były te największe działy.

Najwyższa Izba Kontroli pozwoliła sobie w wystąpieniu wskazać, że realizacja powyższego planu oznaczałaby ponad dwukrotne zwiększenie zatrudnienia w komórkach merytorycznych, przy równoczesnych planach zlecania licznych prac i usług podmiotom zewnętrznym. W opinii NIK stan zatrudnienia powinien wynikać z rzetelnej analizy potrzeb w zakresie zasobów ludzkich oraz zidentyfikowania wszystkich planowanych zadań pod względem sposobu ich wykonania, to znaczy zdecydowania czy zasoby własne spółki, czy też zlecanie usług z zewnątrz. Brak takiej analizy może powodować nieuzasadniony wzrost kosztów wynikających z dublowania niektórych zadań oraz nadmiernego zatrudnienia w sytuacji zlecania usług podmiotom zewnętrznym. Zwróciliśmy na to uwagę, ponieważ tu możemy podać przykład takiego ryzyka, spółka planowała zamówić usługi tzw. integratora na szacowaną kwotę 92 mln zł. Zadaniem integratora miało być wspieranie spółki w zarządzaniu podprogramem lotniskowym w ramach właśnie, jeśli chodzi o komponent lotniskowy, a jednocześnie, jak wcześniej wspomniałem,

zakładano wzrost zatrudnienia w spółce w tym jednym segmencie komponentu lotniczego o 91 osób. Może to być pewnym ryzykiem, jeśli chodzi w przyszłości o nieuzasadniony wzrost kosztów.

Tak pokrótce wyglądają ustalenia naszej kontroli. W efekcie naszych ustaleń, które skrótowo przedstawiłem, dokonaliśmy ogólnej oceny całego przedsięwzięcia, wskazując, że w ramach przygotowania do budowy CPK nie sporządzono dotychczas studium wykonalności dla całego programu CPK, które to studium określiłoby warunki jego realizacji niezbędne dla osiągnięcia zakładanych celów oraz nie było też kompleksowego planu finansowego dla pełnego okresu inwestycji. Ponieważ, jak wspomniałem, program wieloletni obejmował jedynie nakłady do 2023 r., a więc nie wskazywał całkowitych nakładów na przygotowanie ich realizacji, ani źródeł ich finansowania. Nie przyjęto, jak wspomniałem, również dotychczas dokumentu wdrażającego, stanowiącego dokument wykonawczy do programu wieloletniego, a więc w efekcie brak było też pełnego, szczegółowego harmonogramu rzeczowo-finansowego wszystkich poszczególnych przedsięwzięć, projektów składających się na program CPK.

Stwierdzone nieprawidłowości, o których mówiłem, również w zakresie realizacji koncepcji, ze względu na wczesny etap inwestycji, dotychczas nie wywołały negatywnych skutków. Natomiast NIK na tej podstawie zidentyfikowała istotne ryzyka i zagrożenia związane z realizacją całego programu. W tym chciałbym wymienić trzy takie najistotniejsze. Ryzyko niezapewnienia finansowania w przyszłości części przedsięwzięć zaplanowanych w dalszych etapach inwestycji, właśnie ze względu na nieopracowanie planu finansowego, który wskazywałby źródła finansowania wszystkich przedsięwzięć w całym okresie.

Drugim takim ryzykiem, to jest ryzyko nieuzasadnionego wzrostu kosztów finansowania zadań w zakresie zarządzania projektami, związane ze wspomnianym wcześniej wzrostem zatrudnienia. W związku z dotychczas zidentyfikowanymi opóźnieniami, które oszacowaliśmy na co najmniej dwa i pół roku, jest wysokie prawdopodobieństwo nieukończenia budowy w wyznaczonym w koncepcji CPK terminie, czyli do końca 2027 r.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe opóźnienia w realizacji, brak studium wykonalności oraz brak planu finansowego całości inwestycji, a także występujące uwarunkowania w otoczeniu rynkowym, w tym, jak doskonale wiemy, załamanie pasażerskiego ruchu lotniczego spowodowanego pandemią, Najwyższa Izba Kontroli uznała za kluczowe dla powodzenia inwestycji aktywne zarządzanie ryzykami, o których mówiliśmy, w tym ich rzetelne identyfikowanie oraz minimalizowanie prawdopodobieństwa ich wystąpienia, ich zmaterializowania się. Potrzeba takich działań częściowo została uwzględniona w przygotowanym przez pełnomocnika rządu w lipcu 2021 r. projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego CPK. Jednak trzeba zaznaczyć, to już działo się po zakończeniu przez nas kontroli, ale na podstawie danych na stronie RCL-u czy innych źródeł informacji, chciałbym zauważyć, że projekt, którego pierwotnie wnioskodawcą był minister infrastruktury z lipca 2021r. został wycofany z prac, a następnie kolejny projekt, którego wnioskodawcą był pełnomocnik rządu do spraw CPK, został przekazany do opiniowania w listopadzie 2021 r. i dotychczas nie został przyjęty przez Radę Ministrów. Czyli należy wskazać na długotrwałość i jeszcze niezakończenie procesu przyjmowania tego projektu. Projekt ten m.in. zawierał takie elementy jak przekształcenie Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, czy zmiany w przepisach, które miały na celu usprawnienie procedury dotyczące procesu inwestycyjnego CPK. Chodziło np. o kwestię pozwolenia budowy, zwiększenie zakresu uprawnień CPK, udostępnianie nieruchomości do badań przyrodniczych i tym podobne zadania, które w procesie inwestycyjnym są na ogół pracochłonne.

Jeśli chodzi o wnioski wynikające z naszych ustaleń, to zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, aktualny stan zaawansowania inwestycji, czyli ten opóźniony etap przygotowawczy, z powodu uwarunkowań otoczenia społeczno-ekonomicznego, czyli pandemia powodująca wyhamowanie wzrostu ruchu pasażerskiego, a tym samym likwidacja ryzyka, że ruch pasażerski na Lotnisku Chopina będzie tak rósł, że w pewnym momencie do końca inwestycji do 2027 r. nie będzie w stanie to lotnisko obsłużyć. Skoro te uwarunkowania jakby zmieniły się z powodu pandemii, to zdaniem Najwyższej Izby Kontroli,

stwarza to sytuację, w której bardziej istotnym od terminowego zakończenia inwestycji, jest rzetelne jej przygotowanie i realizacja taka, z której wyeliminowane zostaną zidentyfikowane w kontroli NIK ryzyka. NIK uznaje za niezwłoczne przeprowadzenie rzetelnej analizy kosztów i korzyści oraz zaprogramowanie działań zarządczych odnoszących się do wszystkich zidentyfikowanych istotnych ryzyk.

Jeśli chodzi o wnioski systemowe, to w szczególności sformułowaliśmy w informacji o wynikach kontroli do pełnomocnika rządu do spraw CPK trzy takie wnioski. O opracowanie analizy wykonalności poszczególnych projektów lub podprogramów oraz wypracowanie harmonogramu realizacji programu CPK zapewniające ich zharmonizowanie, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych ryzyk. Druga kwestia, to ustalenie pewnego planu finansowania programu CPK, ze wskazaniem niezbędnych nakładów oraz źródeł pozyskania środków finansowych. Wreszcie trzecia kwestia, wypracowanie planu działalności Lotniska Chopina oraz strategii rozwoju Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze w okresie po oddaniu do użytku CPK. W tej ostatniej kwestii – to też jest jakby wiedza już pozakontrolna, po zakończeniu kontroli – jest pomysł i wydaje się, że ten projekt ustawy o usprawnieniu procesu budowy CPK do tego się odwołuje, aby połączyć PPL ze spółką CPK.

Jeśli chodzi o wnioski, które formułowaliśmy do dwóch jednostek, czyli spółki oraz ministerstwa, otrzymaliśmy odpowiedzi, z których przede wszystkim wynika to, że zostały podjęte prace dotyczące planu finansowego. W obu odpowiedziach informacje są jakby zgodne – zarówno pełnomocnik rządu, jak i spółka wskazała, że jest wypracowywany plan finansowania całego programu CPK, z określeniem źródeł finansowania dla całego okresu realizacji, a także są podejmowane działania celem zapewnienia ciągłości finansowania według informacji wskazanych właśnie w odpowiedziach na nasze wystąpienia. Prace w tym zakresie powinny zostać ukończone w II kwartale bieżącego roku – roku 2022.

Tyle w skrócie, jeśli chodzi o ustalenia naszej kontroli i konkluzje wynikające z naszych badań kontrolnych. Jeśli byłyby potrzebne bardziej szczegółowe informacje, to jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, nie spodziewałem się, że w stosunku do inwestycji, której koszt szacowany jest na ponad 100 mln zł, usłyszę takie ustalenia Najwyższej Izby Kontroli i to na tak wczesnym etapie. Przypomnę, w koncepcji CPK nie przedstawiono pełnego uzasadnienia biznesowego, w tym harmonogramu związanego z powstawaniem kosztów. Z samej treści raportu wynika, że uzasadnienie biznesowe tworzone jest na początku projektu i stanowi podstawę decyzji o jego rozpoczęciu. Jest tu wymieniony szereg działań, które takie uzasadnienie biznesowe powinno zawierać. Możliwe opcje, opis potrzeby, spodziewane korzyści, jest tego tutaj sporo, m.in. koszty, główne ryzyka i jest konkluzja, koncepcja CPK nie zawierała wszystkich wyżej wymienionych elementów. To ja się pytam, na jakiej podstawie podjęto w ogóle decyzję o rozpoczęciu tego projektu? Dowiadujemy się, że harmonogram jest ogólnikowy, z niemożliwymi do dotrzymania terminami realizacji poszczególnych zadań, że nie przewiduje rezerw na wypadek odwołań, a te odwołania przy każdej inwestycji infrastrukturalnej są, i wiemy, że czasami wydłużają realizację takich inwestycji o kilka lat. Nie został opracowany budżet dla całego programu, czyli tak naprawdę, szanowni państwo, nie wiemy, ile to ma kosztować, jest raczej pewne, że będą opóźnienia i nie wiemy, czy nam się będzie to opłacało. Wynika to z tej analizy i to jest na samym początku realizacji tego programu. Dlatego pytam, dlaczego podjęto decyzję na tak, można powiedzieć, niepewnych podstawach? Jeżeli ryzyko, na które wskazuje Najwyższa Izba Kontroli, to brak środków na zapewnienie tej realizacji albo nieuzasadniony wzrost kosztów, albo właśnie wskazano opóźnienia już w tej chwili 2,5-letnie w realizacji tego programu.

Z tego co wiem, jak wyglądają realizacje zadań infrastrukturalnych prowadzonych poza sektorem realizowanym przez państwo, byłoby to niedopuszczalne, żeby w ogóle

rozpocząć takie działania. Przypomnę, że to wszystko ma wpływ również na ludzi, na mieszkańców co najmniej trzech gmin, jeżeli mówimy o komponencie lotniczym, na wysiedlenia tych mieszkańców, na likwidację wiosek, na trwałą ingerencję w tkankę społeczną, jaka tam jest. O tym się w ogóle tutaj nie mówi. Szanowni państwo, ja jestem wstrząśnięty. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przyznam szczerze, że z całego dokumentu najbardziej poraziła mnie odpowiedź pana pełnomocnika Horały. Ponieważ ta odpowiedź pokazuje, że kompletnie nie zna się pan na procesie inwestycyjnym, kompletnie nie wie pan, jak to należy realizować i co z tym fantem zrobić. Jednak trudno się dziwić, skoro w ankiecie, która jest zamieszczona przy nazwisku posła Marcina Horały, jest napisane zawód: parlamentarzysta. Wszystko jasne. Wykształcenie: politolog – i wiemy, o co w tym wszystkim chodzi.

Wie pan, ja jestem inżynierem budownictwa i naprawdę znam się na inwestycjach, i to co pan pisze w swojej odpowiedzi, dyskwalifikuje pana kompletnie. Jeśli na zarzut, że nie ma studium wykonalności, pan pisze, że takie dokumenty powstaną dla poszczególnych projektów, to kompletnie nie ma pan pojęcia o realizacji takiego dużego przedsięwzięcia. Ponieważ jeśli przystępujemy do realizacji takiego dużego projektu, to powinniśmy mieć opracowane studium, obojętnie jak je nazwiemy, czy studium wykonalności, czy studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dla całego przedsięwzięcia. Właśnie o to w tych dokumentach chodzi, po pierwsze, żeby wybrać wariant, po drugie, żeby wybrać miejsce, po trzecie, żeby określić potencjalne koszty realizacji i żeby po prostu się do tego przygotować.

Jeśli pan pisze takie farmazony, bo inaczej tego nie można nazwać, że w zakresie linii kolejowych, w działaniach spółki celowej dokumentacja studialna nazywana jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, co jest odpowiednikiem analogicznej co do celu i nazwy dokumentacji realizowanej dla innych inwestycji drogowych przez GDDKiA itd., itd. Pokazuje to, że pan po prostu kompletnie nie wie, o co chodzi w tych dokumentach. Kompletnie nie wie pan, o co chodzi w całym procesie inwestycyjnym. Jest to po prostu tragiczne, dlatego, że jeśli pan później pisze, że dokumenty strategiczne, o których właśnie tam mowa w zasadach prowadzenia polityki rozwoju, nie byłyby długookresową ani średniookresową strategią rozwoju kraju oraz nie było również innych sektorowych rozwiązań. Wie pan, jak pan používa „nie jest to również program wieloletni" itd., to o czym my rozmawiamy?

Przygotowane zostały jakieś dokumenty, to chciałabym zapytać, ile te wszystkie dokumenty – które pan wymienia, że zostały przygotowane w ramach koncepcji itd. – kosztowały podatnika? Ile na to wydaliśmy pieniędzy. Skoro one zostały sporządzone, zostały wydane na to pieniądze, a pan w swojej odpowiedzi pisze, że to były takie sobie tam dokumenty, to po co było je tworzyć, po co było wydawać na nie pieniądze? Trzeba było przygotować porządny strategiczny dokument, który pokazywałby wszystko, o czym wskazuje raport NIK-u, a czego po prostu brakuje do dzisiaj i do dzisiaj słyszymy. Dlatego też są kłopoty z ustaleniem miejsca, z porozumieniem, z mieszkańcami itd. Jest to po prostu tragiczny obraz tego, co jest realizowane.

Oczywiście nie omieszkał pan wspomnieć, że na pewno będą konieczne dodatkowe miejsca pracy, bo przecież trzeba znaleźć miejsca zatrudnienia dla jeszcze większej liczby niekompetentnych osób. Jeżeli od góry właśnie zaczynamy, to później przykład idzie z góry.

Jest też napisane właśnie w odpowiedzi na to, że jest ryzyko niezapewnienia finansowania przez spółkę całego przedsięwzięcia. Odpowiada pan, że to ryzyko jest mitygowane przez opracowanie prognoz wieloletnich oraz realizowanie prac nad strukturą finansową całego programu CPK. Wie pan, samo opracowanie, a nie realizowanie prac nad strukturą finansową ani nie złagodzi, ani nie zahamuje tego ryzyka finansowego. Ponieważ same – jak pokazują właśnie opracowania – kolejne opracowania traktowane

są, podejrzewam, jako dokumenty, które ktoś musi sporządzić i ktoś musi po prostu dostać za to pieniądze. Tragiczny, porażający obraz.

Słusznie pisze prezes Najwyższej Izby Kontroli, że pana odpowiedź po prostu potwierdza, że brak jest uzasadnienia biznesowego w koncepcji przygotowania realizacji inwestycji i brak jest kompletnie jakiejkolwiek wizji, jakiegokolwiek racjonalnego działania w tym całym przedsięwzięciu. Jest to po prostu porażające, bo pieniędzy, które zostały wydane przede wszystkim właśnie na zatrudnienie pana i kolejnych różnych osób, pokazuje, że są zmarnowane publiczne pieniądze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę teraz pana posła Sterczewskiego.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ogólnie tak jak moi przedmówcy, z wielkim sceptycyzmem śledzę wszystkie poczynania ministerstwa i spółki CPK związane z tą inwestycją. Zgadzam się z głosami, które już padły, ale niektóre kwestie chciałbym podkreślić, doprecyzować i dopytać. Również jeśli chodzi np. o kwestię mieszkańców, którzy z terenów planowanej lokalizacji mega lotniska, którzy nie wiedzą, na czym stoją. Boją się, że mogą zostać wysiedleni za grosze. Nie dziwię się, że dotychczasowe państwa spotkania, jak te w grudniu ubiegłego roku, zmieniają się w awantury i będzie tak dopóki nie zaczniecie tych ludzi traktować poważnie i po prostu po partnersku. Zatem mam pytanie, kiedy spółka CPK wejdzie z nimi w prawdziwy dialog i przedstawi mieszkańcom godne oferty, które po prostu będą skłonni zaakceptować?

Kolejna kwestia, Komisja w odpowiedziach na zadane wcześniej pytania, nie dostała od CPK harmonogramów Gantta dla lotniska i 530 km linii kolejowych, które mają być oddane do 2027 r. Panie ministrze, dlaczego? Spółka nie może nie mieć takich harmonogramów pokazujących już nie tylko kluczowe, ale i szczegółowe kamienie milowe do tych projektów. Każdy z nich jest wart wiele miliardów złotych, a jesteśmy teoretycznie na 5 lat przed oddaniem tych inwestycji do użytku. Panie ministrze, w czym jest problem? Jak mamy traktować w ogóle tę inwestycję poważnie? Kiedy możemy zobaczyć te harmonogramy?

Kolejna sprawa, liczba pasażerów według prognozy ruchu dla poszczególnych odcinków nowych linii kolejowych, które mają tworzyć szprychy. Na konferencjach prasowych i w mediach podawano tylko łączne wartości dla całej sieci kolejowej dzięki CPK i szczegółowo tylko dla odcinka Warszawa-CPK. Ta sama sprawa dotyczy najnowszych prognoz ruchu lotniczego, których pan minister Horała nie chciał pokazać. Szanowny panie ministrze, w czym problem? Czego się boicie? Kiedy zobaczymy te liczby?

Według raportu NIK, który dzisiaj omawiamy, LOT pokazał swoją prognozę, że przewiezie w 2027 r. tylko 12,7 mln pasażerów, a przed pandemią zakładał 19 mln. Czy to oznacza, że biorąc propozycję z Okęcia z 2019 r., że na nowym lotnisku będzie na starcie tylko 24 mln pasażerów? Jak to się ma do rentowności tej inwestycji, która ma być budowana na 45 mln pasażerów?

Kolejne pytanie, w każdej inwestycji zakłada się kilka scenariuszy alternatywnych, a cały czas słyszymy, że tutaj alternatywy nie ma. Kiedy zaczniemy poważnie traktować ten projekt i poprzez analizę alternatyw w postaci Okęcia, Modlina, Radomia, ich rozbudowy, będziemy mogli tutaj dokonać jakichkolwiek porównań i analiz? Panie ministrze, czy możemy zobaczyć te alternatywy? Czy w ogóle ministerstwo to rozpatruje?

Teraz ostatnie pytanie, kiedy zostanie poprawiony i przedstawiony dokument „Polityka dla lotnictwa cywilnego do 2040 r.", który kilka miesięcy temu został bardzo mocno skrytykowany przez branżę lotniczą. Wiem, że jeszcze może być kilka pytań i być może nie zdążymy dzisiaj wszystkiego omówić, dlatego bardzo proszę o odpowiedzi na te pytania na piśmie. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Joński.

Głos z sali:

Przecież zwracamy się tutaj, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wszyscy są zapisani, naprawdę. Zgodnie z kolejnością zgłoszeń, ja wszystko widzę, po kolei.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, bardzo się cieszę i dziękuję urzędnikom Najwyższej Izby Kontroli, bo wydaje mi się, że wybrzmiało to, o czym mówiliśmy od chyba już wielu lat, a nie tylko miesięcy. Można byłoby sobie zadać pytanie, jak można realizować inwestycje, skoro nie ma uzasadnienia żadnego biznesowego, nie jest opracowany budżet finansowy, który wskazałby źródła finansowania, a mówimy tutaj o inwestycji, która ma być największą, najdroższą inwestycją w Polsce, oczywiście częściowo z publicznych pieniędzy.

Tak na dobrą sprawę w tym raporcie oprócz ogromnego ryzyka, na które wskazują urzędnicy, i braku jakichkolwiek dokumentów do tego, żeby to realizować, jedyne co możemy przeczytać, to wysokość wynagrodzeń i ilość osób zatrudnionych. Tutaj widzę, spółka bardzo skrupulatnie podnosi sobie przede wszystkim dla zarządu wynagrodzenia – w 2018 r. to było 250 tys., ale w 2019 r. już 2 mln, w następnym roku dla zarządu już poszło 3,5 mln zł. Takie pytanie mam od razu do pana pełnomocnika, jakie były koszty zarządu CPK w 2021 r.?

Chcę powiedzieć, że to jest jakaś iluzja. Jest to taka iluzja, jak ten milion samochodów, jak pan Morawiecki 5 lat temu opowiadał, że będziemy niezależni energetycznie. Jest to jakaś iluzja, którą sprzedaje za ogromne publiczne pieniądze rząd PiS. Chcę powiedzieć, że to nie jest żaden Centralny Port Komunikacyjny, to jest centralna porażka komunikacyjna, która dzieje się na naszych oczach. Jest to inwestycja jakaś megalomańska i absolutnie niepotrzebna, patrząc na to, co się dzieje na rynku lotniczym.

Na koniec chcę powiedzieć, to jest taki pomnik nieudolności właśnie władzy PiS-u i ten raport NIK-u dokładnie to pokazuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, muszę powiedzieć, że słuchając bardzo dokładnie raportu, sprawozdania z kontroli Najwyższej Izby Kontroli, to w zasadzie trudno o inną refleksję niż związaną z jednym wyrazem katastrofa i typowy PiS. Typowe Prawo i Sprawiedliwość, bo jeżeli podejmuje się decyzję o wielomiliardowych inwestycjach, które mają zmienić układ komunikacyjny państwa, bez rzetelnego planu, bez realistycznych terminów, bez zapewnionego finansowania, bez rzetelnego studium, to chyba szaleństwo, szanowni państwo, to szaleństwo. Strategiczne inwestycje, które dotyczą całego państwa, wszystkich obywateli, układu komunikacyjnego, czyli czegoś, co wprost wpływa na rozwój gospodarczy, na komfort życia ludzi bez przygotowania, to jest jakiś, nie wiem, koszmarny atak z kijami na armaty. Rząd Prawa i Sprawiedliwości zachowuje się w ten sposób i to trudno nazwać polityką racjonalną, ale oczywiście zdążyli państwo wydać już 100 mln zł, jak przed chwilą był uprzejmy zauważyć mój znakomity kolega poseł Joński. Jedyny harmonogram skutecznie realizowany, to były podwyżki wynagrodzeń zarządu. Gratulacje, naprawdę typowe Prawo i Sprawiedliwość. Inaczej chyba tego nazwać nie można.

Chciałem zapytać o kwestie, po pierwsze, pasażerskie. Otóż kiedy przypomnę sobie nasze dyskusje na temat CPK z 2017 r., 2018 r., to ze strony przedstawicieli rządu i LOT-u padały takie informacje, że na CPK w 2027 r. LOT zamierza wejść z poziomem około 40 mln pasażerów. Chciałem zapytać właśnie o te liczby, z jednej strony, aby komponent lotniczy był opłacalny, uznali państwo, że musi obsłużyć około 24 mln pasażerów, a nakłady inwestycyjne nie mogą przekroczyć 46 mld zł. Jednocześnie w pracach nad koncepcją CPK zakładano, że w 2027 r. LOT przewiezie z Warszawy 19 mln pasażerów, ale tak jak mówię, w 2017–2018 r. podczas posiedzeń Komisji, ta liczba była deklarowana na 40 mln pasażerów, jako ta wyjściowa na CPK. Chciałem zapytać, na jakiej podstawie, w jakich terminach państwo szacowali te liczby? Ponieważ to wszystko się nie składa.

Z ustaleń kontroli, ale to wszyscy wiemy, wynika, że nie przedstawiono pełnego uzasadnienia biznesowego. Chyba to jest w tym najbardziej porażające, że podejmuje się decyzję o wydaniu miliardów złotych ze środków publicznych, nie z bieżącego budżetu, ale zakładając, że będzie to dług włożony na plecy przyszłych pokoleń. Czyli de facto jest to takie kukułcze jajo, które rząd PiS znosi do plecaka, który będą musiały nosić przyszłe pokolenia i spłacać te zaciągnięte przez Prawo i Sprawiedliwość długi. Natomiast nie zabezpieczacie naszych dzieci, naszych wnuków w podstawowy dokument, który by w jakikolwiek sposób pokazywał, że ta inwestycja jest racjonalna, że są jakiekolwiek szanse, że ona naszego państwa z punktu widzenia utrzymywania później tego portu, że ona nie będzie stanowiła znaczącego obciążenia finansów publicznych. Jest to doprawdy nieodpowiedzialne, nieracjonalne i sprzeczne z interesem państwa. Ładujecie kolejne pokolenia w coś, czego nie jesteście w stanie w żaden sposób racjonalnie opisać.

Chciałem też zapytać o ten harmonogram, bo to jednak jest coś, co przykuwa naszą uwagę. Znowu odwołam się do buńczucznych zapowiedzi z roku 2017, że port lotniczy ruszy w 2027 r. Panie ministrze, na jakiej podstawie w ogóle takie buńczuczne zapowiedzi formułował rząd, kiedy nie było żadnego racjonalnego harmonogramu, a dzisiaj już widzimy, że te opóźnienia sięgają dwa i pół roku. Trudno o bardziej mijający się z prawdą przykład tego, jak państwo traktują opinię publiczną. Zgodnie chyba z tym co mówił kiedyś prezes Kurski jeszcze chyba w parlamencie, że ciemny lud wszystko kupi. Rzucają państwo daty bez żadnego poparcia, bez żadnego harmonogramu i liczą na to, że nikt nie zorientuje się, jaka jest prawda. Dziękuję Najwyższej Izbie Kontroli za to, że pokazuje, jaka jest ta czarna rzeczywistość.

Chcę jeszcze na koniec zapytać o koszty. Państwo oszacowali ten komponent lotniczy na 16 do 19 mld zł, to ja się zastanawiam, na który rok to jest oszacowanie, czy na 1999 r., czy może 1995 r.? Ponieważ jeżeli popatrzymy na inwestycje w tym zakresie, nie tylko w Polsce ale w Europie i na całym świecie, to one są jednak znacząco droższe niż, powiedziałbym, takie zwykłe inwestycje, które widzimy w naszym otoczeniu. Są to inwestycje specjalistyczne, wymagające tego, aby już na etapie realizacji uwzględniać najnowsze osiągnięcia technologiczne, w związku z tym to wszystko podraża te koszty, a państwo to oszacowali zaledwie na 16 do 19 mld zł za port, który ma w perspektywie obsłużyć 100 mln pasażerów, bo tak deklarowaliście. W jaki sposób państwo oszacowaliście te koszty, ja tego nie jestem w stanie i myślę, że mało kto jest to w stanie racjonalnie objąć. Czyli pytanie, czy to jest tak spod grubego palca, czy była jakakolwiek praca w tej sprawie wykonana?

Ostateczna kwota, ten łączny koszt całego przedsięwzięcia z uwzględnieniem komponentu kolejowego w tym stanie zerowym, czyli można powiedzieć ziemi, oraz drogowego – niecałe 35 mld zł. Chciałem zapytać, czy były prowadzone analizy dotyczące powstających w ostatnim czasie portów komunikacyjnych, choćby w Europie, a było ich kilka przykładów? W jaki sposób koszty początkowe w tamtych przykładach przekładały się na ostateczny koszt inwestycji? Czy to było uwzględniane w tej kalkulacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Prosiłbym państwa o takie bardziej zwięzłe wypowiedzi, bowiem mamy salę zarezerwowaną do godziny 11, więc abyśmy się wyrobili.

Pan poseł Tomaszewski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Jak słyszałem wypowiedź pani poseł chyba z Koalicji Obywatelskiej, która tak bardzo się zna na procesach inwestycyjnych, to jednak powinna również się poznać na tym, jak powstają wizjonerskie projekty, ponieważ chyba nie ma pojęcia o tym. Państwo chyba nie wiedzą, na czym polega największa inwestycja w Polsce, porównywalna oczywiście i słusznie – tutaj ta analogia do tych działań związanych z powstawaniem polskiej państwowości po zaborach i projektach, które rzeczywiście mogły dać perspektywę rozwoju, a przede wszystkim dostępności komunikacyjnej dla Polski.

W tym wypadku, jeśli chodzi o kwestie portu, który kiedyś nazywany był w pierwotnych studiach jako Centralny Port Lotniczy, to były badania jeszcze realizowane przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych i wszystkie te badania wykazywały, że Polska

powinna taki obiekt mieć i nawet wyprzedzić Niemcy w tym zakresie. Potem, jak już Niemcy zaczęły budować, to i tak była perspektywa, że jednak możemy to zrealizować jeszcze szybciej. Wtedy te działania i badania, o których mówię, realizowane były jeszcze za rządów AWS-u, ale były potem zlecane i kontynuowane przez kolejne rządy, głównie w perspektywie lotniczej i także powiązania tego z systemem autostrad. Pamiętam, jak także premier Pol zlecał takie badania, a potem minister Grabarczyk zlecał takie badania. Tych badań bardzo dużo powstawało, ale nie było przełożenia na instytucjonalną konkretyzację. Później doszły jeszcze wizje związane z koleją dużych prędkości, to już się działo za minister Grażyny Gęsickiej, kiedy samorządy nie tylko że postulowały, ale zawierały określone porozumienia, i to samorządy regionu łódzkiego, także i mazowieckiego. Pan marszałek Struzik podpisywał się pod tymi porozumieniami, ale np. także Wrocław był bardzo tym zainteresowany, żeby włączyć się w tę sieć. Można powiedzieć, że ta presja była bardzo duża, ale także jeszcze nie było przesądzenia instytucjonalnego. Natomiast badania i także oparcie się na wykorzystaniu pieniędzy na studia przygotowawcze ze środków unijnych, wtedy były ze strony rządowej i także samorządowej.

Teraz, kiedy zostało to powiązane z tymi wszystkimi elementami i ustawowo zostało umocowane, a później powstała już instytucja, czyli mamy instytucję pod nazwą Centralny Port Komunikacyjny, mamy na domiar tego wszystkiego rozszerzenie komponentu kolejowego w wielkiej skali, po to żeby zapewnić jak największą liczbę nie tylko dostępności, ale potoków pasażerskich. Ponieważ to jest przecież podstawa opłacalności takiej inwestycji i to się już dzieje. Zaś państwo w zasadzie chcą chyba wracać te inwestycje do tego poziomu, kiedy ciągle były zlecane studia, ale nic konkretnego się nie działo. Dzisiaj już mamy to w praktyce. Jeżeli także w tym komponencie kolejowym, mogę podać przykład ze swojego terenu, są już dzisiaj zlecone, umowa jest zlecona na przebieg kolei dużych prędkości, niezależnie od tunelu, który się realizuje dla kolei konwencjonalnej. Notabene tunel ten już dawno mógł istnieć, tylko że został zablokowany ze strony władz Łodzi, które nie były tym w ogóle zainteresowane, a potem minister Nowak, bo tutaj, o ile można powiedzieć, wymieniałem te nazwiska, to jeszcze mogę wspomnieć o ministrze Grabarczyku, który zlecał te badania i był tym zainteresowany, ale potem minister Nowak kompletnie był tym niezainteresowany i to zablokował.

Natomiast teraz mamy już praktyczne działania. Mało tego, konsultacje społeczne przynoszą określone rozstrzygnięcia. Na przykładzie Łodzi mogę powiedzieć, chociaż moim zdaniem, było to błędne, wynikające z presji polityków, niestety polityków dzisiejszej opozycji parlamentarnej, kiedy była nowa koncepcja jeszcze przedstawiana przebiegu tego korytarza i tunelu kolei dużych prędkości, uważam, dająca szansę małym ośrodkom, jak chociażby Konstantynów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca i dać szansę reszcie posłom.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

W którym miała być stacja zrobiona, a państwo, politycy to zablokowali, ale ministerstwo – tutaj pełnomocnik i CPK – przystało na wariant, można powiedzieć, południowy przez osiedle Retkinia ma być to utrzymane i to jest realizowane. Zlecone są już projekty. Natomiast na pewno wszystkie te elementy są dzisiaj także poddane pewnym perturbacjom dotyczącym chociażby skutków pandemii, ale musimy w tym wizjonerstwie iść dalej niż tylko ten czas, który dzisiaj jest z pewnością przejściowy. Jeżeli ktoś tego nie dostrzega, że już mamy element konkretyzacji a nie tylko ciągle badań, które o niczym nie rozstrzygały, to chyba właściwie państwa celem jest to, żeby tych inwestycji nie było, żeby ktoś inny przejął tę wizję, żeby ktoś inny ten ruch pasażerski przejął, z tą perspektywą dalszą niż obecna pandemia, tylko wieloletnią na dziesięciolecia.

Uważam, że dzisiaj inwestycja już się rozpoczęła, natomiast będzie ona uzgadniana w stosunku do tego, jak zmieni się ten także rynek lotniczy. Jednak w moim przekonaniu, jak tylko uporamy się z pandemią w wymiarze światowym, ruch lotniczy będzie się dynamizował i nasza inwestycja, zwłaszcza w powiązaniu z koleją, z autostradami, ma olbrzymi sens i powinniśmy z tej szansy skorzystać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie pośle, już naprawdę.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Jeszcze raz podkreślam, to jest szansa również dla lokalnych ośrodków i samorządy były i są dalej tym zainteresowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli, szanowni państwo, rozczarowuje mnie ta dyskusja, te filipiki i jęki opozycji, że tak powiem, to raczej świadczy o stanie waszego ducha i psychiki, a nie są poparte jakimiś merytorycznymi przesłankami.

Proszę państwa, kwestia pierwsza…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, mam prośbę, bez tego typu wycieczek, bowiem fakty są zawarte w raporcie i do tego posłowie się odnoszą.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, nie ingerował pan w wypowiedzi swoich kolegów partyjnych, którzy się po prostu tutaj wyżywali niemerytorycznie, bez najmniejszego zważania na formę i treść wypowiedzi, więc proszę pozwolić mi kontynuować.

Proszę państwa, odniosłam wrażenie zarówno z wypowiedzi przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, a już szczególnie z wypowiedzi poselskich, że państwo zupełnie nie bierzecie pod uwagę jednego, podstawowego wyznacznika. Otóż proszę państwa, integralną częścią projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego jest generalna przebudowa sieci kolejowej w kraju. Jeżeli mamy sieć kolejową w kraju odziedziczoną po czasach zaborczych, gdzie po zachodniej stronie Wisły jest mniej więcej normalna struktura, a po wschodniej stronie Wisły, którą Rosja traktowała jako swoje przedpole strategiczne, przez które nie chciała potencjalnemu przeciwnikowi ułatwiać transportu i ataku, to przez I wojnę, przez II wojnę, do dzisiejszego dnia mamy strukturę. Każdy kto popatrzy na strukturę sieci kolejowej w Polsce, widzi to na pierwszy rzut oka. I bez względu na to jak będzie funkcjonował Centralny Port Komunikacyjny, to najwyższy czas, żebyśmy tę strukturę pozaborczą nareszcie zlikwidowali i wprowadzili spójną sieć kolejową na terenie całego kraju. Jest to oczywiście powiązane z zapewnieniem potoków pasażerskich, ale to jest zadanie, które bez względu na wszelkie inne wyznaczniki po prostu trzeba podjąć i robić. W związku z powyższym…

Chyba, że chcecie państwo… Z jednej strony powtarzacie jak mantrę wszystkie hasła płynące z Brukseli, a ja państwu przypominam, że jedno z ważnych haseł, z którym się akurat zgadzam, jest to, że kolej jest ekologicznym środkiem transportu, że po prostu umożliwia przenoszenie dużych potoków pasażerskich. Nie będziemy mieć struktury, jaka była u nas przez dwadzieścia parę lat, a struktura przewozów była taka, że rozklekotanymi busami, jak w Azji, po zatłoczonych drogach, czemu towarzyszyła ogromna ilość wypadków, odbywał się transport pasażerski w Polsce. Po prostu bez względu na wszelkie inne okoliczności trzeba z tym paradygmatem zerwać. W związku z powyższym faktem, ta kwestia powinna być wprowadzona. Wszelkie plany i projekty, mówił chwilę temu mój klubowy kolega, że bardzo często nie ma pewnej kontynuacji. Jest stara zasada, proszę państwa, „dłużej klasztora niż przeora”, zmieniają się rządy, powinny pewne zadania o strategicznym charakterze być kontynuowane, a tu cały czas się robi projekty, które wędrują w szufladzie i nikt tego ciągu nie kontynuuje i to jest marnowanie pieniędzy. Jest to pierwsza kwestia.

Kwestia druga, abstrahujecie państwo od tego, w jakim otoczeniu prawnym Polska musi działać i polski rząd. Proszę państwa, kwestie energetyczne są doskonałym przykładem. A kto zaręczy… Dzisiaj robimy plany, liczymy koszty, a jutro pan komisarz Timmermans wymyśli następny „Fit for 55”, wrzuci przysłowiowy worek kamieni na plecy, jeśli chodzi o transport lotniczy i wszelkie kalkulacje biorą w łeb, bo koszty wędrują tak,

że transport lotniczy przestaje się opłacać i radykalnie zmienia to sytuację. Jak w takiej sytuacji, jak w takim niestabilnym otoczeniu prawnym budować prognozy, budować długofalowe projekty. Zupełnie od tego abstrahujecie, jak byście po prostu spadli z Księżyca. Widzimy, jak wygląda kwestia działalności spółek energetycznych, że uprawnienia do emisji kosztowały 6 euro, teraz kosztują 90 euro – piętnastokrotny wzrost w ciągu siedmiu lat.

Głos z sali:

Jakich siedmiu lat …

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę o spokój, a posłów o wypowiedzi do raportu Najwyższej Izby Kontroli.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pani poseł, ja spokojnie słuchałam pani wypowiedzi, więc proszę się zachowywać w sposób zrównoważony.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Niech pani do raportu się odniesie chociaż raz, a nie swoje bajki opowiada.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Że co?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, głos ma pani poseł Paluch teraz.

Poseł Anna Paluch (PiS):

À propos tych uwag pani poseł ad personam, w pani ustach, przedstawicielki tego klubu są po prostu śmieszne. Jeśli za waszych czasów pianistka była szefem …

Poseł Dariusz Joński (KO):

A może o raporcie NIK-u coś?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę… Pani poseł Paluch, wyłączyłem pani chwilowo mikrofon, to znaczy wyciszyłem. Proszę mówić o raporcie, a innych posłów, żeby nie wchodzili w słowo i bez takich wycieczek personalnych.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam nadzieję, że pan przewodniczący, który nie reagował na niemerytoryczne, tendencyjne i emocjonalne wypowiedzi swoich kolegów, umożliwi mi dokończenie wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Umożliwiam, ale proszę również o zwięzłość.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Wszystkie te zastrzeżenia o braku planów, o braku przeliczeń, do nich odniesie się, myślę, pan minister i pan prezes, bo przecież dokumenty kierunkowe były sporządzone. Natomiast, proszę państwa, krytykowanie prowadzenia inwestycji przez przedstawicieli klubu, który jak rządził, nie potrafił nawet skończyć w terminie zaczętego przez nasz pierwszy rząd Gazoportu, który z trzyletnim opóźnieniem…

Głos z sali:

Nie, przecież tego nie da się słuchać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, naprawdę…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jest po prostu śmieszne. Krótko mówiąc…

Głos z sali:

Pani jest śmieszna.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Krótko mówiąc, proszę państwa, wasze filipiki w obronie transportu lotniczego można streścić w haśle, które powiedział publicznie wasz kolega partyjny: „po co nam port w Warszawie, jak może być port w Berlinie". Wszystkie atuty, jakie ma Polska w centralnym położeniu w Europie, do tej pory nie były należycie wykorzystywane i jest to kwestia rozstrzygająca. Jest to kwestia, która byłaby zaniechaniem najwyższego kalibru, gdybyśmy tego położenia nie wykorzystywali i tu się streszcza wszystko, tu jest cały klucz. Nie będę kontynuowała tej wypowiedzi, bo chcę umożliwić wypowiedź innym kolegom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Prawda niestety jest taka, że dzisiaj wydajemy gigantyczne pieniądze za zarządzanie łąką i zatrudnianiem gigantycznej liczby osób, które nie mają de facto co robić, a perspektyw na to…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, to proszę sobie udzielić głosu i zabrać oficjalnie głos.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, właśnie sobie udzieliłem głosu i dużo czasu nie zabiorę. Tego typu argumentacja jest co najmniej nietrafiona, a wiemy doskonale, co zresztą w raporcie NIK-u zostało wykazane, jakie jest zatrudnienie, jaki jest przyrost zatrudnienia, jakie gigantyczne pieniądze są wydatkowane, a w zasadzie marnotrawione. Teraz ma głos pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, Wysoka Komisjo, chciałabym się dopytać o dwie kwestie. Padło tutaj dużo w wypowiedzi przedstawiciela NIK-u o tych ryzykach związanych z dalszym funkcjonowaniem tej inwestycji. Nie będę się w ogóle wypowiadać, co osobiście uważam na temat zasadności tej inwestycji, ale chciałabym się dopytać, po pierwsze, o dane i szacunki związane z pandemią i mniejszymi liczbami dotyczącymi pasażerów, także tymi, którzy będą odchodzić od tych przewozów lotniczych, lotów z różnych powodów. Jest to jedna rzecz.

Wydaje mi się, że w ubiegłym roku była też Komisja Infrastruktury poświęcona tematowi CPK. Wydaje mi się też, że padła tam taka prośba o to, żeby minister Horała przekazał dane dotyczące właśnie takich szacunków. Nie wiem, nie jestem posłanką, która pracuje w Komisji, być może takie dane zostały przesłane. Może po moim głosie uzupełni pan przewodniczący, czy takie materiały dotarły. Jeżeli nie, to wydaje mi się, że posłowie z Komisji Infrastruktury powinni się zapoznać z takimi szacunkami. Jest to jedna kwestia.

Druga kwestia dotycząca finansowania, to finansowanie jest zapewnione do końca przyszłego roku. Wydaje mi się, że powinniśmy się dowiedzieć, co z finansowaniem od 2024 r. Kiedy poznamy źródła tego finansowania? Jaki będzie i jak będzie kształtował się harmonogram wydatków. Są to dwa moje pytania.

Jeszcze jedna uwaga na koniec, bo dużo tutaj też padało głosów dotyczących zarobków dla zarządu. Chciałabym państwu też powiedzieć, że jak przeliczymy osobowo, to zarząd PKP Intercity zarabia więcej na osobę. Mam nadzieję, że posłowie z Komisji Infrastruktury na kolejnym spotkaniu będą rozmawiać o tym, jak wygląda funkcjonowanie spółki Intercity i co się dzieje w tej spółce, jak drożeją bilety z perspektywy pasażerów, jak kasowane są oferty, zajmą się także wynagrodzeniami zarządu Intercity. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Daria Gosek-Popiołek.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Może zacznę od tego, że pani poseł Paluch ma rację, to znaczy mamy do czynienia z trendami, będziemy mieli do czynienia w przyszłości z jeszcze mocniejszym zjawiskiem, jakim będą zmiany, jeżeli chodzi o nawyki transportowe, w tym jeżeli chodzi o ruch lotniczy. I nie będzie to wymysł Timmermansa czy kogokolwiek innego, ale to jest trend, z którym musimy się liczyć. Związany także z faktem, że będziemy musieli

dążyć do globalnego ograniczenia emisji, a jak wszyscy sobie zdajemy sprawę, transport lotniczy jest najbardziej emisyjnym.

Projektując inwestycję, która zostanie z nami na dziesiątki lat, warto brać pod uwagę te trendy i niejako je wyprzedzać. Ponieważ nie jest sztuką wyjąć plan sprzed 10, 15, 20 czy 30, 40 lat, jak np. w przypadku Żeglugi Śródlądowej i zacząć go realizować, bo tak. Ideą, która powinna nam przyświecać, jest wyprzedzanie i przyglądanie się temu, jak będą zmieniać się nawyki, trendy, możliwości, ale także pewne zalecenia, żeby się nie okazało za 20 lat, że właściwie mamy olbrzymią niefunkcjonalną inwestycję, z której nie korzystamy.

Druga rzecz, też słusznie zwróciła uwagę pani poseł Paluch na to, że CPK to właściwie w tym najważniejszym, według mnie, aspekcie, to jest uzupełnienie połączeń kolejowych i nadgonienie wieloletnich zapóźnień, które mamy w tym momencie. Natomiast chciałabym też zwrócić uwagę na to, że do tej pory konsultacje czy rozmowy z mieszkańcami nie Baranowa, ale właśnie tych miejscowości, tych gmin przez które przebiegać mają te kolejne szprychy, jak to państwo nazywają, one budzą bardzo wiele wątpliwości. Obserwowałam ten proces na przykładzie chociażby Bolesławca, Bukowna, Krakowa, Małopolski, tej w ramach okręgu 13. Wyglądało to trochę tak, że państwo rzucili jakąś mapę. Mieszkańcy nie wiedzieli czy to będzie przechodzić przez ich osiedle, czy nie będzie. Nie do końca rozumieli, o co chodzi. Konsultacje odbywały się w chaosie. Nie było w ogóle żadnej komunikacji zwrotnej. Po tych bardzo wstępnych rozmowach, poszerzono nagle te możliwości przeprowadzenia tych linii, ale nie ma tego w informacji zwrotnej do mieszkańców. Odzywają się do mnie osoby z pytaniem: – To właściwie na czym stanęliśmy, jak to będzie wyglądać? Mimo wszystko bardzo mocno chciałabym zwrócić uwagę na to, że to jest istotny aspekt. Ponieważ jeżeli chcecie zrobić tę inwestycję i ją przeprowadzić, to nie może też być tak, że ona wchodzi w kolizję w formami ochrony przyrody, z osiedlami. Ba, w Małopolsce nawet w pewnym momencie pojawiły się głosy, że będzie przechodzić przez albo tuż obok ośrodka dla osób z autyzmem. Proszę sobie wyobrazić, jakie to wzbudzało emocje. Zupełnie niepotrzebnie.

Jeżeli projektujecie coś na mapę, to należy przynajmniej chociaż ostrzec ludzi, że to jest bardzo hipotetyczne, że to nie jest do końca ustalone. Ponieważ potem ludzie widzą mapę, znajdują swoje osiedle, znajdują swój dom i budzą się niepotrzebne, negatywne emocje. Bardzo mocno zachęcam do tego, żeby kolejne konsultacje w Małopolsce przebiegały jednak według innego modelu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Żelazowska.

Poseł Bożena Żelazowska (KP) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, przedstawiciele NIK-u, panie i panowie posłowie, jeżeli budujemy tak ogromną inwestycję, za ogromne miliardy, to należy się do niej niewątpliwie bardzo mocno przygotować, a tu zarówno z tego, co dotychczas się dzieje, jak też z dokumentów NIK-u niewiele wynika. Wiemy, że będą opóźnienia. Moje pytanie brzmi, o ile? Wiemy, że będą droższe koszty. Czy są już harmonogramy tych droższych kosztów? O ile podrożeją te koszty? Jak długo ludzie, którzy tam mieszkają na terenie tych gmin, gdzie ma być lokalizowane lotnisko, mają płacić koszty emocjonalne? Ci ludzie są dzisiaj z nami na sali, są przedstawiciele gmin i chciałabym, żeby również mogli zabrać głos, bo wciąż nie wiedzą, co ich czeka.

Brak jest nadal uzasadnienia biznesowego, brak jest nadal ostatecznej lokalizacji, o którą wielokrotnie pytałam, zarówno z mównicy sejmowej, jak też na naszych komisjach, czy posiedzeniu zespołu. Ci ludzie, tak jak powiedziałam, płacą koszty emocjonalne. Wiemy, że szprychy i komponent kolejowy miał być finansowany w dużej mierze ze środków unijnych, a jeżeli tych środków nie będzie, bo dotychczas ich nie ma, to co wówczas? Będzie lotnisko bez dojazdu? Kto zapłaci te koszty?

Bardzo mocno opowiadam się za tym, abyście państwo rozmawiali z mieszkańcami, którzy tam żyją, którzy tam mają swoje rodzinne gospodarstwa, mają rodzinne firmy. Ich życie przez te ostatnie lata, to naprawdę jeden wielki koszmar. A jeżeli CPK nie powstanie, kto za to zapłaci? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Ławniczak,

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, kilka uwag. W latach geneza całego tego pomysłu. W latach 2005–2011 opracowywano plan kolei dużych prędkości, który miał łączyć Warszawę, Łódź z Poznaniem i Wrocławiem. Tylko ta jedna nitka miała kosztować ostatecznie 20–21 mld zł. Przypomnę tylko sytuację społeczno-polityczną z 2011 r., do wyborów we wrześniu 2011 r. Platforma… Notabene było to cały czas do 2011 r. popierane przez pana ministra Cezarego Grabarczyka, z tym że wymieniając nazwiska nie chcę tutaj rozgrywać jakichkolwiek przeciwników, naszych oponentów politycznych, ale stwierdzam fakt obiektywnie. Byłem wtedy zresztą w to zaangażowany, dlatego że mieszkam w aglomeracji kalisko-ostrowskiej, gdzie miał być Y.

Szanowni państwo, pod hasłem unowocześnienia kraju Platforma Obywatelska szła do wyborów w 2011 r. i kolej dużych prędkości miała być jednym z obrazów nowoczesności, przyszłej nowoczesnej Polski. Dwa miesiące po wyborach ministrem zostaje pan minister Sławomir Nowak, znany z skądinąd, i już na początku grudnia stwierdza, że kolej dużych prędkości to marzenia kolejarzy, a on nie jest od spełniania marzeń kolejarzy i w związku z tym nie jest to Polsce potrzebne. W związku z tym całe prace sześcioletnie zostają wstrzymane, a właściwie formalnie przeniesione na 19 lat – patrz przełożone ad calendas graecas. Nic pod względem strategicznym nowego nie przeprowadza się w latach 2011–2015 i taką sytuację zastaje nowy obóz władzy, Obóz Zjednoczonej Prawicy w 2015 r. Tymczasem jeżeli przeanalizujemy zwiększenie ruchu pojazdów pasażerskich, czy pojazdów mechanicznych, czy pasażerów w różnorodnych rodzajach środków komunikacyjnych, dostrzeżemy w wyniku generalnego pomiaru ruchu roczny przyrost samochodów na drogach, to około 2,5%. Proszę sobie przeliczyć. Roczny przyrost w latach 2015–2019, przed oczywiście COVID-em, na kolei wzrost pasażerów, to jest 5,5-6%. W tym samym czasie roczny przyrost pasażerów na lotniskach – te dane mieliśmy też już podawane w poprzedniej kadencji i w tej – do 2019 r. włącznie 15–16%. Jest to właśnie ta dysharmonia. Zdecydowanie najwięcej pasażerów przyrasta na lotniskach, Polacy bogacą się i przenoszą zdecydowanie swój ruch na lotniska.

W związku z tym konkluzja nowego obozu władzy, trzeba w ogóle wybudować nowy port lotniczy, ponieważ Okęcia nie da się wybudować, problem jego lokalizacji – Modlin, Radom, a może rozbudowa Okęcia, a może jednak coś między Łodzią i Warszawą. Wszystkie różnorodne analizy, tak potoków pasażerskich w przejazdach pociągowych, jak i ruchów pojazdów mechanicznych wskazują na to, że najbardziej optymalnym miejscem jest miejsce między Łodzią a Warszawą. Nie mówię tutaj o Baranowie, nie mówię tutaj o okolicach Wiskitek, generalnie rzecz biorąc między tym i to jest podstawą do podjęcia decyzji, że w tym obszarze będziemy wybierać lotnisko. Natomiast pandemia COVID-u oczywiście wszystko to hamuje i powoduje dysharmonię tego wszystkiego.

Muszę powiedzieć, że w aglomeracji kalisko-ostrowskiej, gdzie mieszkam, w ogóle wszystkie samorządy dawno machnęły już…, przynajmniej przed 2015 r. Na to dostają zupełnie nowe osiedla na liniach, gdzie miała przebiegać linia powodująca Y, ale rzecz charakterystyczna – mówię to jako członek Komisji Infrastruktury, ale też jako przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej – nie dostrzegłem w raporcie, aby raport konkludował i badał czy między 2005, 2010, 2015 i po 2015 r. również.

W centralnym planie rozwoju przestrzennego kraju, w wojewódzkich planach rozwoju przestrzennego kraju był uwzględniany rozwój nowego lotniska i czy zazębia się to jednocześnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego? Jak zwykle od lat 90., i to jest mankament tej trudności, to jest mankament tych wszystkich żali, które na tej sali wypływają z państwa posłów i na pewno będą wypływać ze strony samorządowców. Mówię to jako dawny samorządowiec, mianowicie, nie ma w ogóle, zostały w latach 90. zawieszone stare, w ogóle zniesione miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i mamy chaos planistyczny. Jakakolwiek ekipa w Polsce, jakiegokolwiek koloru politycznego nie może podjąć innej drogi jak specustawa i lokalizacja danej strategicznej inwestycji według kryteriów analizy wielokryterialnej, której dokonała.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę zmierzać…

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Reakcja na to społeczności lokalnej jest: no nie, my się na to nie godzimy. Notabene to nie jest wyjątek, za każdym razem tak jest. Tylko tyle chciałem powiedzieć. Raport tego nie uwzględnia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący, co do raportu, bo państwo z opozycji tak nas dyscyplinujecie, żebyśmy rozmawiali o raporcie. Panie przewodniczący, pozwoli pan, że jeszcze też zwrócę uwagę na te zachowania, kiedy np. pani poseł Paluch zabierała głos, to takie wyśmiewanie szydercze zupełnie nie na miejscu. Czy też przeszkadzanie panu posłowi, czy…

Przepraszam bardzo, panie pośle Krajewski, mógłby pan sobie darować te uszczypliwości, bo takie zachowanie nie pasuje posłowi na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Głos ma pani poseł Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Poza tym głos pana posła Tomaszewskiego, merytoryczny głos, doskonale państwo wiecie, że pan poseł Tomaszewski jest tyle lat związany z samorządem łódzkim i ma dużo do powiedzenia.

Jednak co do raportu Najwyższej Izby Kontroli, który jest, moim zdaniem, trudno to nazwać raportem a raczej opinią. Co jest napisane? Proszę państwa, stwierdzone nieprawidłowości w budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego ze względu na wczesny etap inwestycji nie wywołały dotychczas negatywnych skutków. Proszę państwa, to jest zawarte w raporcie.

O czym wy mówicie? Nie bierzecie państwo w ogóle pod uwagę tego, co się w świecie wydarzyło, o czym mówią moi koledzy klubowi, o sprawie związanej z pandemią koronawirusa. Wiecie, jak już to wszystko idzie do przodu, bo niejednokrotnie w swoich wywiadach pan minister Horała czy pan pełnomocnik Wild, mówią o tym jak działania idą do przodu, że już na ukończeniu jest wydawanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, że są rozmowy z Komisją Europejską, że są projekty rozporządzeń w Komisji Europejskiej na dofinansowania właśnie spraw związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym, a zwłaszcza, jeżeli chodzi o linie kolejowe w ramach TEN-T. Jest to szalenie ważne, a zwłaszcza, że o tym Centralnym Porcie Komunikacyjnym, proszę państwa, od ponad dekady ciągnie się temat, za rządów Platformy Obywatelskiej i PSL-u. Bardzo poważnie kiedyś do tego podchodziła Polska i wzięliśmy ten ciężar na siebie. Wierzę w to, i nie tylko ja, że ta inwestycja rzeczywiście będzie wykonana. Są poślizgi podyktowane takimi a nie innymi uwarunkowaniami zewnętrznymi bardzo ważnymi, ale najważniejsze to, co napisane, że paręset milionów złotych już zostało wydane. Bożesz Ty mój! Proszę państwa, ale kosztują pewne rzeczy, wykopy gruntów, utrzymanie ludzi. Proszę państwa, ogłaszane są już przetargi, chcielibyście…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Mówimy, że nie ma dokumentów.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Jak to? O czym pan mówi, jakich dokumentów nie ma? Będzie z pewnością zabierał…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Pani czytała ten raport?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Proszę pana, czytałam. Proszę sobie wyobrazić, że czytałam. Będzie zabierał głos z pewnością pan minister Horała, pan Wild i usłyszycie państwo, na jakim to jest etapie. Nie mówcie tak, bo nam wszystkim powinno zależeć na tym, żeby tego typu inwestycja w Polsce powstała. Czego się boicie? Krytyki sąsiadów się boicie? Krytyki zachodnich sąsiadów? Proszę państwa, to tam przetacza się w mediach niemieckich dużo krytyki na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Strona społeczna, pan Tadeusz Szymańczak, poseł I kadencji.

Przepraszam, jeszcze pan poseł Krajewski, tak.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałbym pochwalić pana ministra Horałę, bo tych sukcesów trochę jednak jest. Wydatkowanie dla pełnomocnika rządu to tylko 4,3 mln zł, czyli 68% maksymalnego limitu, oszczędzacie te pieniądze, to bardzo dobrze. Pierwszy pomysł, to lata 70., Gierek wymyślił tę lokalizację, żeby zemścić się na rolnikach i zająć najlepsze grunty. Teraz to realizujecie. Czy zatrudnienie, które widzimy, 108 osób zatrudnionych w pionach: dyrektora wykonawczego, w finansowym, komunikacji, PR, prezesa zarządu. Dajecie zatrudnienie, dobrze, walczycie z bezrobociem, trzeba to pochwalić. Dobrze, że to zaawansowanie jest takie a nie inne. Bardzo dobrze i popieram panią poseł Milczanowską, na razie nie dało się zbyt wiele zepsuć, bo nie trzeba, tak jak w przypadku Ostrołęki…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

To jest w raporcie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł…

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Nie w raporcie, tylko w opinii pani poseł, skoro już pani mówi, że to jest opinia.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Oczywiście, bo to jest opinia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Krajewski teraz.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Nie trzeba będzie wyburzać tak jak w Ostrołęce, a do 2 mld zł jest jeszcze daleko. Możecie trochę tych pieniędzy wydać, bo jak to pójdzie na wynagrodzenia, na takie nieinwestycyjne jeszcze działania, to, to zostanie i nie trzeba… Może kiedyś komuś do czegoś analizy posłużą, może ktoś będzie wiedział, jak nie budować, kiedy przeczyta te wasze analizy i to trzeba pochwalić. Nie tylko tu narzekamy jako opozycja. Przecież naprawdę na szprychy wszyscy czekają, nikt nie mówi, że to nie jest potrzebne, tylko trzeba robić wszystko z głową, w sposób przemyślany. Nie pytacie, nie konsultujecie mieszkańców, to jest tak jak w tych starych polskich komediach, że można jezioro przenieść, a bloki będą tutaj. Wy tak samo dzisiaj planujecie, bo w programach w Power Point i różnych innych programach jesteście dobrzy, zaawansowanie jest duże i to planujecie. Tylko następstwa tego przez lata będziemy odczuwać jako wszyscy Polacy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan Tadeusz…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Przepraszam, panie przewodniczący, tylko jedno w kwestii formalnej, ponieważ słuchamy tu od dwóch godzin różnych tez, a my nadal nie mamy możliwości na nie odpowiedzieć. Nie wiem, czy jest sens je mnożyć, skoro minie za chwilę druga godzina posiedzenia, a my nawet nie mamy możliwości w jakikolwiek sposób odnieść się do tego, co padło.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej przepraszam, prowadzę to posiedzenie ja i jest jeszcze jeden głos ze strony społecznej, byłego posła, pana Tadeusza Szymańczaka. Na tym zamykam listę mówców. Oddam głos panu ministrowi i będzie pan mógł się ustosunkować do wszystkich tez, które padły.

Proszę bardzo, panie pośle. Prosiłbym również o zwięzłą wypowiedź, aby strona rządowa mogła się ustosunkować, bowiem ze względu na salę mamy ograniczenia czasowe.

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, drodzy goście, jestem jako strona społeczna, i panie przewodniczący, ktoś tu przyszedł i mnie obraża. Rozumiem, że są emocje, ale w pierwszym etapie wśród nas jest 7 tys. ludzi do wysiedlenia, są również emocje i są tylko składane deklaracje.

Moją konstrukcję wypowiedzi chcę oprzeć na podstawach prawnych, a także korupcji politycznej, finansowej, którą prowadzi spółka, co również zgłosiłem do Najwyższej Izby Kontroli.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

To jest już poważny zarzut, proszę pana, proszę …

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Naprawdę nie przeszkadzałem pani poseł.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę kontynuować i nie wchodzić we wzajemne dyskusje.

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Szanowni państwo, specustawa, jak rząd czegoś nie potrafi… Jeszcze jedno sformułowanie, otóż nie wnoszę pretensji do uwag, tylko uważam, że wiele rzeczy brakuje w tym i w następnym czy uzupełnionym raporcie powinno to być.

Pierwsze, specustawa, która jest nieudolnie w nocy przyjęta i jest cały czas ewidentnie łamana przez stronę rządową. Już w 2019 r. strona społeczna usiadła, własnym wysiłkiem zrobiła nowelizację specustawy i przekazała stronie rządowej, która tylko monologuje, a mówi, że jest dialog. Co zrobił pan minister Horała i pan prezes Wild? Wyrzucili to do kosza, mówiąc, że to się nie nadaje do niczego. Przepraszam, to jaki dialog i o czym mamy rozmawiać?

Szanowni państwo, pierwsze pismo, 16 styczeń 2001 r., pismo do pana premiera Mateusza Morawieckiego, mówiące o tym, że ta inwestycja nie ma uzasadnienia społecznego, środowiskowego, a przede wszystkim finansowego – i nie mówią tego mieszkańcy tych gmin, tylko mówią to fachowcy. Do dnia dzisiejszego, jak się okazuje, co z raportu wynika, że przygotowania finansowania faktycznie nie ma. Piszę wykorzystując swoje możliwości o dostępie do informacji publicznej, i szanowni państwo, szanowni posłowie, żebyście wiedzieli, że jesteśmy traktowani w sposób uwłaczający. Już nie chciałbym używać mocniejszych słów, choć one mi się cisną. Jeśli piszę o tym, co się stanie z cmentarzem, z kościołem i innymi rzeczami, to odpowiada mi się, że one są w strefie 74 km planowanej rezerwacji i są w dobrowolnych wykupach. Przepraszam bardzo, kościół, cmentarz i inne rzeczy.

Pan prezes Wild… Panie przewodniczący, ja te dokumenty panu przygotowałem i dzisiaj przekażę. Pan prezes Wild 13 stycznia br. wydaje pełnomocnictwa dla firmy głównej i firm wykonawczych, podwykonawców, pozwolenie czy pełnomocnictwo, a to nie oznacza, że to jest pozwolenie na wejście na nasze nieruchomości. Są pewne zasady, które muszą być przestrzegane, a w specustawie art. 30 ust. 2 mówi jasno i wyraźnie, że każdy, kto chce wejść na naszą nieruchomość, musi się zwrócić na piśmie do właściciela tej nieruchomości. Nie znam przypadku z tych trzech gmin i innych gmin, żeby takie wystąpienie praktycznie było. Narusza nam się to. Mało tego, pan minister Horała potrafi nawet mnie straszyć.

Panie ministrze, naprawdę strachów się nie boję, art. 190 § 1. Chcę dodać, że pan przekracza art. 193, art. 243, specustawy art. 30. Mógłbym tak wyliczać tu bardzo długo.

Szanowni państwo, firmy wykonawcze, które wchodzą na nasz teren bez żadnego pozwolenia na wejście, bez zgody właściciela. Panie przewodniczący, szanowni państwo, państwo posłowie, to jest zgłoszenie do starostwa, zgłoszenie prac geodezyjnych, a na tej podstawie wchodzą i mówią, że oni mają pozwolenie. Pozwoliłem sobie od starostw mieć również odpowiedź, która do mnie wpłynęła 11 stycznia br., że starostwa nie wydawały takich pozwoleń. Czyli o co tu chodzi? Chodzi o łamanie nam kręgosłupów.

Szanowni państwo, 16 grudnia ubiegłego roku – data dla mnie bardzo istotna i bardzo ważna – zapowiadał się pan prezes Wild, że przyjedzie do Baranowa ogłosić światu nowinę, a pan minister Horała na salonach w Warszawie miał ogłosić światu nowinę – wstępną lokalizację lotniska.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to są obrazki namalowane przez przedszkolaków. Proszę mi pokazać miejsce. Mało tego, państwo byliście zobligowani do tego, żeby przedstawić co najmniej dwie lokalizacje. Za te tzw. mapki, rysunki przedszkolaków, pytam się, ile pieniędzy zostało zmarnotrawionych?

Przechodząc dalej, szanowni państwo, przecież cały czas jesteśmy ograniczani. Mało tego, art. 64 pkt 3 Konstytucji praktycznie został wyłączony. Na nasze nieruchomości zostało nałożone rozporządzenie. Nie mogę rozporządzać swoją własnością, nie mogę jej sprzedać, nie mogę jej zbyć lub też kupić, więc praktycznie, w jakim państwie ja żyję? Mało tego, spółka prawa handlowego chce kupować po 5 zł za metr kwadratowy – mówi to 21 lipca 2000 r. w Baranowie pan minister Horała, z czego się wycofuje i mówi, że to nie jego słowa.

Szanowni państwo, tak wygląda to od strony społecznej, że jesteśmy nękani, prześladowani, część ludzi zapada w depresję, a niektórzy nawet trafiają już do szpitala. Dalej tak po prostu być nie może.

Panie przewodniczący, nie przyszedłem prosić, ja tu krzyczę o pomoc, która dzieje się na żywym organizmie.

Druga rzecz, żeby nie było tak…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę zmierzać już do konkluzji.

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Naprawdę czas nas nagli, a jeszcze…

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Rozumiem, panie pośle, ale jeśli ktoś tu z posłów strony, która na sztandarach ma napisane Prawo i Sprawiedliwość, a tego prawa nie przestrzega i obraża 7 tys. ludzi do wysiedlenia w pierwszym…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie przewodniczący, proszę reagować.

Przedstawiciel organizacji StopCPK Tadeusz Szymańczak:

Jakoś pani nie miała skrupułów, żeby powiedzieć takie brutalne słowa wobec mieszkańców gmin Teresin-Wiskitki-Baranów.

Panie przewodniczący, powiedziałem o części finansowej. Otóż spółka celowa wydaje na pikniki lub kina letnie, na które przychodzi w kaskach sześć osób, w Teresinie siedem, na drugie spotkanie siedem. Jak występuję o to, ile pieniędzy wydano na te pikniki, to odmawia mi się dostępu do informacji publicznej, zasłaniając się tajemnicą przedsiębiorstwa, czyli spółki. Druga rzecz, w grudniu wystąpiłem również do Najwyższej Izby Kontroli, pokazując, że spółka celowa budująca lotnisko i całą infrastrukturę przekazuje 110 tys. zł na plac zabaw w szkole, której to szkoły może nie być, przekazuje 130 tys. zł na samochód strażacki, gdzie tej straży może na tym terenie nie być. Pytam się, czy to są pieniądze właściwie wydawane? Czy tak dalej praktycznie musi być?

Takim papierkiem lakmusowym, panie przewodniczący, szanowni państwo, jest Kiedrzyń, gdzie77-letnią kobietę, 80-letniego staruszka wywala się na bruk, w zimę, nie

dając im zastępczych lokalizacji, gdzie u nas miały być przedstawione po dwie, do dnia dzisiejszego tego praktycznie nie ma. To gdzie jest współczucie? Pod Radomiem, przy lotnisku – 11 rodzin. Jest to taki papierek lakmusowy, jak może być u nas. Tego spokoju w naszym środowisku, przysięgam panie ministrze, że nie będzie. Nie będzie pan mi ubliżał publicznie i nie będzie pan się śmiał z tego, jak mówią inni ludzie o problemach ludzi z terenu planowanej rezerwacji. Po co panu 7,5 tys. najlepszych gleb w Polsce do zabetonowania? Gdzie pod lotnisko tylko potrzeba niecałe 3 tys. Pytanie, po co ta reszta? Państwo chcecie spekulować. Państwo staje się spekulantem na naszej nieruchomości.

Kończąc, panie przewodniczący, kiedy wyjeżdżaliśmy na protest do Sochaczewa, ponad 100 traktorów, mój wnuczek zadał mi pytanie: – Dziadku, a jak nas wysiedlą, to gdzie my będziemy mieszkać? Co miałem powiedzieć, że pod mostem, bo pan minister nie gwarantuje relokacji, nie gwarantuje nieruchomości zamiennych?

Panie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, ja tu krzyczę, nie proszę – Proszę o pomoc! Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę stronę rządową o ustosunkowanie się.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Niech pan posłucha, panie pośle.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, muszę przyznać, że choć jestem już parlamentarzystą z sześcioletnim stażem, to jestem zszokowany dyskusją na tej Komisji. Dyskusją nad raportem NIK-u, której znacząca część z państwa zabierających głos, zabierała głos tak jakby albo tego raportu w ogóle nie przeczytała, albo po prostu celowo kłamała na temat tego, co się w tym raporcie znajduje.

Na początek i to od razu będzie odpowiedź na znaczną część stawianych przez państwa tutaj tez, kilka dosłownych cytatów z tego raportu, to co się w nim naprawdę znajduje, a nie to co państwo o nim mówicie.

„Informacja o wynikach kontroli. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego". Strona – może dajmy na to, na początek – 52. „Poniesione przez CPK sp. z o.o. wydatki były zgodne z przyjętym, zaktualizowanym planem finansowym i nie przekroczyły poziomu, który był – w opinii NIK – adekwatny do skali i zakresu działalności." To tyle o tych wszystkich państwa wypowiedziach na temat rzekomego marnowania pieniędzy. Możecie mieć taką opinię, ale raport NIK mówi inaczej.

Kolejne, str. 7 – „Podmioty zaangażowane w realizację Koncepcji CPK, spółka CPK sp. z o.o. oraz PPL właściwie wykonywały zadania w tym zakresie. Działania na etapie planowania i przygotowania inwestycji były zgodne z założeniami Koncepcji CPK. Pełnomocnik Rządu ds. CPK właściwie wykonywał zadania w zakresie nadzoru nad przygotowaniem i realizacją Programu CPK".

Strona 24 – „Zrealizowane zostały przedsięwzięcia, które wskazano w Koncepcji CPK jako niezbędne do sprawnego przygotowania i zrealizowania inwestycji".

Strona 52 – „W CPK wdrożono regulacje w zakresie dokonywania wydatków z uwzględnieniem zasad gospodarności, a skontrolowane wydatki były z nimi zgodne".

Strona 48 – „Brak możliwości rozbudowy Lotniska Chopina oraz ograniczenia środowiskowe wymuszają przeniesienie do portu komplementarnego ruchu lotniczego".

Strona 44 – „PPL przygotowało się do realizacji Koncepcji CPK opracowując szereg analiz umożliwiających podjęcie decyzji związanych z infrastrukturalnymi inwestycjami".

Strona 44 – „NIK pozytywnie oceniła realizację przez PPL zadań wynikających z Koncepcji CPK i zmierzających do dostosowania lotnisk mazowieckich do uwarunkowań wynikających z planowanego uruchomienia lotniska w Baranowie."

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, naprawdę czytaliśmy raport NIK-u, proszę się …

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Strona 17 – „Wyboru lokalizacji – bo też o tym była mowa – dokonano w oparciu o analizę, której kluczową determinantą był układ istniejącej infrastruktury kolejowej oraz

plany i możliwości rozbudowy tego układu w oparciu o wcześniejsze studia dotyczące rozbudowy sieci kolejowej a także kształtu tras TEN-T".

Ostatnie – „Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Ministra Infrastruktury". Są to cytaty z raportu, także te państwa tezy, w których mówicie o jakimś miażdżącym, krytycznym, tragicznym raporcie, to jest po prostu kłamstwo. Ten raport jest inny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam, znaczy, żeby oddać rzeczywistość. Podczas tego posiedzenia NIK również opublikował na jednym z portali społecznościowych informację: „Budowa CPK już na starcie ma opóźnienie. Nie wiadomo też, ile dokładnie będzie kosztować, ani skąd będą pochodzić pieniądze. Według NIK należy przeprowadzić analizy kosztów i korzyści płynących z tego projektu zarówno ekonomicznych, jak i społecznych." Proszę nie cytować wybiórczo raportu, który wszyscy z nas czytali, bowiem zakłamuje pan rzeczywistość.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Innymi słowy podsumowując pana przewodniczącego, nie czytajmy raportu NIK, liczy się twitt w profilu na Twitterze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, podsumowanie…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Zwracam panu i państwu uwagę, tutaj z wystąpienia pana dyrektora, pan dyrektor powiedział jednym zdaniem: „Stwierdzone do tej pory wydatki były racjonalne". Po czym przeszedł do trzyakapitowej wypowiedzi na temat „możliwych do wystąpienia w przyszłości ryzyk z tego, że wydatki będą zbyt duże". To, że w przyszłości mogą wystąpić jakieś ryzyka związane z tym, że wydatki były za duże, da się powiedzieć o dokładnie każdej inwestycji, jak w ogóle o ludzkim życiu. Znaczy przyszłość jest niepewna i związana z różnymi ryzykami. Natomiast te wydatki, które były poniesione, które były faktycznie rozliczone, które można było skontrolować w ramach kontroli, zostały ocenione jako dokonywane zgodnie z zasadami gospodarności, racjonalne i adekwatne do stopnia zaawansowania inwestycji.

Po kolei, bardzo duża część, o której państwo mówicie, a nie zauważyliście jednego, jak brakuje np. uzasadnień biznesowych, jak brakuje analiz. Otóż NIK mówi, brakowało w koncepcji CPK, w dokumencie obecnie o statusie historycznym, przyjętym w roku 2017, bo tak się składa, że koncepcja jest koncepcją. Nie jest biznesplanem, nie jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, nie jest pogłębioną analizą, jest wstępną koncepcją i to jest cała jej wada, że jest tym czym jest. Potem wszystkie te dokumenty były opracowane, i znów, gdyby państwo przeczytali raport, to by wiedzieli, że jest aktualny i stale aktualizowany biznesplan, że co roku aktualizowany jest test prywatnego inwestora, który wykazuje stopę zwrotu około 10% itd. Wszystkie te dokumenty, analizy, o których państwo mówicie, że ich nie ma, są i też w raporcie można o tym przeczytać.

Kolejna sprawa, program wieloletni i to jest pewna uwaga czy temat do zastanowienia. Faktycznie program wieloletni został uchwalony do roku 2023, ponieważ obejmuje etap przygotowawczy inwestycji. Na etapie przygotowawczym przeprowadza się właśnie tego rodzaju analizy, przygotowuje dokumenty takie jak np. studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, które warunkują przebieg dalszej inwestycji. Jak warunkują przebieg, to warunkują też dokładny koszt, bo od niego on zależy. Stąd zgodnie z ustawą o finansach publicznych, która przewiduje możliwość, że programy wieloletnie mogą być etapowane, podjęliśmy decyzję, że będziemy go etapować po to, żeby mógł on być bardziej precyzyjny. Żeby kolejny etap już wykonawczy był dokładnie zaplanowany na podstawie tych analiz, tych danych i tych przygotowań, które zostaną poczynione. Zresztą też zgodnie z wymogami prawa, które dotyczy inwestycji na etapie przygotowawczym.

Brak studium wykonalności dla całokształtu inwestycji – tu zresztą pani poseł, ale to już zasłonę milczenia spuszczę. Zresztą pani poseł też jest zawodowym parlamentarzystą, tak się składa, a jak już tak panią interesuje moja droga życia, to zanim zostałem

zawodowym parlamentarzystą, całe swoje poprzednie życie zawodowe przepracowałem w prywatnych firmach z branży transportowej, zajmując się tam zarządzaniem procesowym i projektowym.

Otóż szanowni państwo, dlaczego mówimy o programie CPK? O programie budowy 1800 km nowych linii kolejowych – to jest kilkadziesiąt projektów inwestycyjnych. O wykonywanych przez inne podmioty, jak PKP PLK, modernizacji kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych. O budowanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad obwodnicy Warszawy, odcinaka drogi S10 i doposażenia autostrady A2 do trzech pasów. Niemożliwością jest wykonanie jednego studium wykonalności dla tych wszystkich inwestycji i zasadniczo byłoby niezgodne z prawem. Dla każdego procesu inwestycyjnego trzeba oddzielnie wykonywać studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe zwane potocznie studium wykonalności i one są wykonywane.

Jutro jadę do Poznania podpisać kolejną umowę. W tej chwili już mamy ponad 1000 km linii kolejowych objętych STEŚ-ami. Co do samej inwestycji i komponentu lotniskowego, którego też znaczącą część państwo w swoich wypowiedziach – tak, w jednej wypowiedzi odnosiliście się do danych dotyczących zarówno samego komponentu lotniskowego, jak i całokształtu programu inwestycyjnego, a to są dwie zupełnie różne sprawy.

Co do samego komponentu lotniskowego, cechy studium wykonalności spełnia master plan lotniska i jeszcze cały szereg innych opracowań. Jest to po prostu opracowanie bogatsze, o szerszym zakresie, w którym studium wykonalności się zawiera, ale nie tylko. Zawiera ono cały szereg innych opracowań – ta umowa została podpisana i jest realizowana. Jedyne opóźnienie, o jakim możemy mówić, to faktycznie to, że przy pierwszym przetargu dokonano skutecznego odwołania od jego rozstrzygnięcia, trzeba było powtórzyć przetarg. W związku z czym w międzyczasie część najbardziej pilną tych opracowań, które składają się na master plan, wykonano siłami własnymi spółki i dzięki temu opóźnień udało się uniknąć.

To wszystko, co mówimy o opóźnieniach, odnosi się do bardzo wstępnego, archiwalnego, historycznego dokumentu pt. Koncepcja CPK, który był już wielokrotnie aktualizowany dokumentami tej samej lub wyższej rangi, całym szeregiem uchwał Rady Ministrów, specustawą o CPK, gdzie te harmonogramy w miarę postępów projektu, bo na tym to polega, że im dalej w las, kolejne analizy, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, wcześniej strategiczne studium lokalizacyjne, które jest wykonane, o czym w ogóle nikt z państwa nie wspomniał. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, która została wykonana, pasażerski model transportowy itd., itd. Niestety brakuje czasu, żeby to wszystko wymienić i o tym też część z państwa oczywiście w swoich wypowiedziach nie wspominała.

Co do aktualizacji planu generalnego Lotniska Chopina, to jest wynik takich okoliczności, że właściwie w całym kraju bodajże jedno lotnisko na ten moment ma zaktualizowany, zatwierdzony nowy plan generalny, ponieważ nastąpiła pandemia, zjawisko nieprzewidziane i bezprecedensowe na rynku lotniczym i wymagana jest aktualizacja wszystkich tych planów z uwzględnieniem efektu pandemii. To trwa. Wiem, że te prace są zaawansowane i właściwie już jesteśmy na etapie zatwierdzania planu generalnego Lotniska Chopina.

Idąc dalej – wskazane ryzyka. Ryzyko niezabezpieczenia finansowania, to będziemy, tak jak mówię, nie tyle mitygować, co po prostu adresować uchwaleniem wieloletniego planu finansowego na kolejny etap, na etap realizacyjny, wtedy, kiedy zaawansowanie etapu przygotowawczego, który trwa zgodnie z planem do roku 2023, będzie na tyle duże, żeby dokładnie sprecyzować te wydatki i przygotować plan finansowy.

Ryzyko opóźnień, o tym już mówiłem, harmonogramy są stale aktualizowane, są stale poddawane analizie. Na ten moment trzymamy się harmonogramu. Co do ryzyka – coś takiego się pojawiło jak ryzyko zbyt dużych wydatków ze względu na zatrudnienie. Cóż mogę powiedzieć? Moim zdaniem, ono nie wystąpi. Oczywiście ryzyko zawsze występuje, ale tutaj, myślę, że można mieć taką nadzieję, a nawet nadzieję bazującą na pewności, że skoro NIK kontrolując to, co było do tej pory, stwierdził, że wydatki były adekwatne do skali zadań, gospodarne, zgodne z prawem, to jestem przekonany, że będzie tak dalej. Przyszłość oczywiście pokaże.

Chciałbym państwu zwrócić uwagę, że poziom zatrudnienia w spółce CPK, jak na skalę realizowanego projektu inwestycyjnego, programu i portfela całego jest radykalnie niższe niż w analogicznych podmiotach krajowych i międzynarodowych. Jeżeli państwo spojrzycie na dział przygotowania inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i na dział przygotowania inwestycji PKP PLK są to inwestorzy publiczni, zarządzający portfelem inwestycyjnym podobnej wielkości, ale również na międzynarodowe firmy, tak jak np. spółka High-Speed 2 w Wielkiej Brytanii, która przygotowuje budowę jednego odcinka kolei dużych prędkości, na etapie przygotowawczym zatrudniała do tego 1400 osób. Porównajcie to państwo z zatrudnieniem w CPK, które przygotuje kilkadziesiąt projektów inwestycyjnych, 1800 km linii kolejowych, duże lotnisko, węzeł komunikacyjny, airport city i wszystko z tym związane. Jeszcze do tego, na podstawie specustawy jest również quasi urzędem wypełniającym cały szereg zadań wykonawczych, na zlecenie organów administracji publicznej.

Kolejna sprawa, o której wspominano, i tu faktycznie muszę się trochę uderzyć w piersi w imieniu rządu, to znaczy projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego CPK nie został jeszcze przyjęty przez rząd. Jest na etapie Komitetu Stałego. Mam nadzieję, że zostanie szybko przyjęty i liczę wówczas, że w przejęciu wnioskami kontroli NIK, który wskazuje, że dobrze by było, by tę ustawę przyjęto, gdyż zawiera ona szereg pozytywnych rozwiązań, które są niezbędne dla projektu, państwo posłowie opozycji również tę ustawę będą popierali.

Kolejne, o czym mówimy, to opracowanie studium wykonalności. Wnioski z raportu NIK-u, tak jak mówię, one są opracowane, studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Jutro kolejna umowa na STEŚ, a w przyszłym tygodniu w Płocku kolejna umowa. W tym roku powinniśmy już mieć całe 1800 km w trakcie realizacji STEŚ-ów. Plan generalny lotniska – też jest podpisana umowa i jest w trakcie realizacji.

Zapewnienie finansowania. przygotujemy kolejny etap wieloletniego planu finansowego. Wypracowanie strategii Lotniska Chopina w trakcie zatwierdzania planów generalnych.

Po pandemii. Mówicie państwo, że trzeba przeanalizować, jakby też takie tezy padały, że nie analizowano wpływu pandemii. Otóż te analizy są, że tak powiem, stale aktualizowane, nawet część z nich jest powszechnie dostępna, bo wpływ pandemii na lotnictwo analizował np. Eurocontrol. Jest dostępny raport Ayata dotyczący wpływu pandemii. W każdym z dostępnych publicznie raportów różnych instytucji eksperckich nie ma ani jednego, który by stwierdzał, że data powrotu rynku lotniczego do stanu sprzed pandemii będzie późniejsza niż rok 2027. Wszystkie one wskazują, że będzie wcześniejsza. Niektóre wskazują, że 2025 r., niektóre, że 2026 r. – powrót do tego poziomu sprzed pandemii, ale tu okej, to oczywiście jest przyszłość, zobaczymy jak ona… Musimy tu uśrednić pewne wnioski ekspertów. Zamówiliśmy kolejny raport Ayaty, jego wyniki już mamy, ale jeszcze na podstawie umów z Ayatą ich nie upubliczniamy. One niedługo będą upubliczniane. Na tej podstawie będzie kolejna aktualizacja – już chyba czwarta – biznesplanu, kolejny test prywatnego inwestora, i wszystkie do tej pory, tak jak mówię, wskazują wysoką rentowność tego przedsięwzięcia.

Podsumowując temat rzekomego braku analiz, właśnie niedawno Komisja Europejska zaktualizowała rozporządzenie dotyczące sieci TEN-T i CPK zostało tam wpisane do sieci bazowej TEN-T. Czyli, jak rozumiem, Komisja Europejska również katastrofalnie się zachowuje, nie zna okoliczności sprawy, nie analizuje i nie wie, jakie są potrzeby komunikacyjne, skoro CPK na sieć bazową wpisała.

Kolejna sprawa, jak pan poseł Sterczewski wykonał takie szybkie obliczenie, z którego wynikało, że jest ryzyko, że być może w roku 2027 na CPK będzie – tu cytat – „tylko 24 mln pasażerów”. Nawet tutaj na tej sali w wystąpieniu pana dyrektora z NIK-u powiedziano, że 23,5 mln pasażerów, to jest próg rentowności lotniska CPK. Serdecznie życzę każdemu przedsięwzięciu biznesowemu, żeby już w pierwszym roku swojego funkcjonowania przynosiło zyski i było opłacalne, a budujemy na pokolenia.

Państwo zresztą w swoich wypowiedziach często mylicie dwie zupełnie różne rzeczy, to znaczy maksymalną, techniczną przepustowość portu lotniczego, która w pierwszej fazie ma wynieść około 45 mln pasażerów, i to, ile ten port biznesowo będzie obsługiwał.

Otóż chciałem państwu uświadomić, że żaden port lotniczy, to znaczy jeżeli port lotniczy ma maksymalną techniczną przepustowość 45 mln pasażerów i obsługuje 45 mln pasażerów, to znaczy, że jest skrajnie przepełniony. Ponieważ maksymalna techniczna przepustowość, to jest tyle, ile może fizycznie, maksymalnie przejść przez lotnisko razy przez 24 godziny (na dobę), razy 7 dni w tygodniu. Ruch lotniczy tak nie wygląda. Ruch lotniczy ma swoje szczyty, ma swoje dołki, nigdy nie jest tak, żeby było równe obłożenie lotniska. Czyli, tak jak mówię, ten próg biznesowy, to jest gdzieś około 24 mln pasażerów, przy założeniu kosztów 46 mld zł. Być może uda się osiągnąć koszt znacząco niższy i nawet te maksymalnie pesymistyczne wyliczenia wskazują, że w roku 2027 tylu pasażerów będzie. Natomiast maksymalna techniczna przepustowość I etapu to jest 45 mln pasażerów. Co oczywiście oznacza, że gdzieś około 35 mln, 37 mln to jest ostatni moment, żeby podejmować decyzję o rozbudowie i uruchomieniu kolejnego etapu inwestycji, ale to jeszcze przed nami, zobaczymy. Inwestycja jest modułowa, jest dobrze zaplanowana, tak że, jeśli w miarę będziemy osiągać kolejne progi biznesowe, zbliżające się do progu przepustowości, z odpowiednim wyprzedzeniem będziemy uruchamiać kolejne etapy inwestycyjne. W I etapie, to faktycznie około 45 mln przepustowości.

Szanowni państwo, pan poseł Joński np. mówi znów: „Nie ma uzasadnienia biznesowego, nie ma budżetu". Budżet jest, uzasadnienie jest, jest biznesplan, jest test prywatnego inwestora, to wszystko jest cały czas aktualizowane, sprawdzane. Wiecie państwo, jak wygląda podejście do różnych polskich spraw Komisji Europejskiej, to naprawdę nie jest tak, chyba, że uważacie, że Komisja Europejska jest w spisku z rządem Prawa i Sprawiedliwości i celowo na przykład nie wydaje decyzji o niedozwolonej pomocy publicznej, po to, żeby tuszować to, że my mamy nieprawidłowo wykonane testy prywatnego inwestora. Czy jednak może jest tak, że one są prawidłowo wykonane, inwestycja jest rentowna i dlatego nawet Komisja Europejska żadnych negatywnych ocen naszej inwestycji nie wystawia, a co więcej, tak jak już mówiłem, jeszcze wpisuje ją na sieć bazową TEN-T.

Pan Suchoń pytał…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie ministrze, przepraszam, ale musimy zakończyć posiedzenie …

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam, to tylko dosłownie jedno zdanie, bo było bardzo konkretne pytanie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę uprzejmie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

O podwyżki dla zarządu. Nie było żadnych podwyżek dla zarządu. Uprzejmie informuję, że koszt wynagrodzeń zarządu w roku 2021 spadł do 1 mln 900 tys. zł, co stanowi obniżkę o prawie 90% w stosunku do roku poprzedniego. Po prostu zmniejszyliśmy liczbę członków zarządu. Natomiast wynagrodzenia są regulowane ustawą o gospodarowaniu mieniem państwowym i zależą po prostu od wielkości przedsiębiorstwa, zgodnie z prawem tak są one ustanawiane. Niestety był jeszcze cały szereg innych kwestii, na które już nie zdążę odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Jeżeli będzie taka wola ze strony parlamentarzystów, którzy zadawali pytania, to bardzo proszę, żeby udzielić odpowiedzi w formie pisemnej. Proszę się nie dziwić, że tak dużym zainteresowaniem cieszy się ta inwestycja. Może jeszcze nie inwestycja, ale projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego, bo to nie tylko losy ludzi, którzy dziś mieszkają w okolicach Baranowa, w przyszłości ich rodzin, to także wielkie kwoty. Dlatego będziemy dopytywać i prosimy też o takie większe zrozumienie tego zainteresowania ze strony mieszkańców okolic Baranowa, parlamentarzystów i opinii publicznej, bo ta inwestycja na takie zainteresowanie zasługuje. Proszę w związku z tym o trochę więcej cierpliwości do tych, którzy formułują pytania. Na pewno to wyjdzie z pożytkiem…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, moja cierpliwość do formułujących pytania jest nieskończona, natomiast mnie raczej chodziło o takich, którzy formułowali odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Na pewno to wyjdzie z pożytkiem dla tego przedsięwzięcia.

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia. Zamykam posiedzenie.